



Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Kantone / Cantons / Cantoni
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei des Kantons Bern
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Standeskanzlei des Kantons Uri
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Staatskanzlei des Kantons Zug
Staatskanzlei des Kantons Zürich

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

14. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können.

Der Kanton Aargau bevorzugt klar die Variante "Optimierung". Als Kanton zwischen den Zentren der Metropolitanräume Zürich und Basel und der Hauptstadtregion ist eine gesamtheitliche, koordinierte Planung und Bestellung des öffentlichen Verkehrs sehr wichtig. Die Abstimmung, wie sie seit der Einführung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) im Jahr 1996 gelebt wird, hat sich bestens bewährt. Der Bund hat neben den regional organisierten Kantonen eine koordinierende Rolle bei der Bestellung von Bahn- und Busleistungen übernommen. Gerade bei national oder interkantonal tätigen Unternehmen (PostAuto, SBB) ist eine gesamtschweizerische Beurteilung wichtig und speziell im Busbereich sind bei der Beurteilung von Offerten Inputs aus andern Regionen dienlich. Diese koordinierenden Funktionen sowie die subventionsrechtliche Überprüfung der national tätigen Busunternehmen kann nur das Bundesamt für Verkehr (BAV) übernehmen und würde mit der Teilentflechtung verloren gehen. Die Variante "Teilentflechtung" würde für den Kanton Aargau im Bestellwesen einen grossen Mehraufwand bedeuten, da wir unterschiedlichen Verkehrsräumen angehören. Die Bestellverfahren würden noch mehr von den jeweiligen Zentren der Verkehrsräume geformt und als Mittellandkanton, ohne prägendes Zentrum und einem grossen Anteil an grenzüberschreitenden Buslinien, müssten wir nach unterschiedlichen Verfahren bestellen.

Der öffentliche Verkehr ist ein stark vernetztes Gesamtsystem, das sich in der Schweiz in dieser Form sehr bewährt. Dabei ist die Durchlässigkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren. Die Unterscheidung zwischen Fern-, Regional- und Ortsverkehr besteht rein aufgrund der Finanzierung, für den Kunden soll diese Unterscheidung nicht spürbar sein. Diese Betrachtung als Gesamtsystem mit einer hohen Durchlässigkeit ist ein klares Indiz, dass es sich infolge der unterschiedlichen Finanzierung um eine klare Verbundaufgabe handelt. Dies verlangt von allen Beteiligten, dass gemeinsame Lösungen im Dialog entwickelt werden. Eine (Teil-)Entflechtung führt daher nur zu einer Verschiebung der Schnittstellen, nicht aber zu einer effektiven Vereinfachung oder Harmonisierung. Wichtig ist, dass bei allen Betrachtungen (Planungen, Bestellungen, Beurteilungen) das gesamte System einbezogen und optimiert wird. Eine Teilentflechtung würde diesem Ziel entgegenwirken.

Bezüglich des Ziels einer verlässlichen Finanzierung des Personenverkehrs ist der Kanton Aargau der Meinung, dass die bestehenden kantonalen Instrumente vollkommen ausreichen. Mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr hat der Kanton Aargau ein mittelfristiges Planungsinstrument, in welchem er im Aufgaben- und Finanzplan für das Budgetjahr und die drei folgenden Planjahre den finanziellen Mitteleinsatz konkretisiert. Unsicherheiten bezüglich Finanzen bestanden bisher eher bei der Höhe der Beteiligung des Bundes oder beim effektiven Inbetriebnahme-Zeitpunkt von Bauwerken und deren Angeboten.

Wir begrüssen, dass die Revision wieder die Möglichkeit der einjährigen Bestellung zulässt. Der grösste Teil des Angebots lässt sich problemlos zweijährlich bestellen. Angebotsanpassungen bei Bussen infolge Nachfrageentwicklung, zum Beispiel aufgrund von Bautätigkeiten oder Infrastrukturausbauten bei der Bahn, lassen sich nicht immer genau terminieren. Die Möglichkeit des einjährigen Verfahrens gestattet den Bestellern, die Angebote nach wirtschaftlichen Kriterien zum richtigen Zeitpunkt einzuführen.

Die detaillierten Antworten entnehmen Sie dem ausgefüllten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Beilage

- Fragebogen

Kopie

- konsultationen@bav.admin.ch



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5000 Aarau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Datum Beilage Nr. Fragenkatalog_DE

COO.2125.100.2.11993130

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Einige der Reformgründe gemäss Motion 13.3663 sind bereits erfüllt:

- Mit der Einführung von FABI/STEP wird das Angebot und die Infrastruktur mit langfristigen Planungen besser aufeinander abgestimmt. Mit dem FABI-Prozess sind die Planungsregionen und die Transportunternehmen in einen regionalen Planungsprozess eingebunden. Die Auswirkungen der Angebotsausbauten sind daher Jahre im Voraus bekannt.
- Zudem führt der seit 2018 für jeweils 4 Jahre gültige Verpflichtungskredit des Bundes zu einer höheren Verbindlichkeit des Bundesbeitrags. Bei den Kantonen fehlt zum Teil die Verbindlichkeit in Form eines Verpflichtungskredits. Es ist jedoch zu beachten, dass auch bei einem Verpflichtungskredit die jährlichen Tranchen gekürzt werden können. Die kurz- und mittelfristigen Finanzpläne sowie die öV-Planungsberichte der Kantone (im Kanton Aargau der Aufgaben- und Finanzplan sowie das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr) bilden die benötigten Mittel für die Angebotsausbauten in der Regel ab.

Die Variante Teilentflechtung widerspricht zudem der Forderung der Motion nach einer Harmonisierung des Bestellverfahrens.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Ziel der Gesamtsicht hat eine **sehr hohe Priorität**:

- Die Gesamtsicht bei Besteller und Transportunternehmen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr ist zu stärken. Dieses Ziel hat aus Sicht des Kantons Aargau eine sehr hohe Priorität. Mit einer Teilentflechtung wird diesem Ziel entgegengewirkt. Vielmehr wäre auch die Grenze zwischen Fern- und Regionalverkehr zu hinterfragen.

Vereinfachung und Harmonisieren des Bestellverfahrens hat **hohe Priorität**:

- Der Prozess bei der gemeinsamen Erarbeitung der Vorlage zur Reform RPV sowie die Zusammenarbeit der Kantone im FABI-Prozess haben bereits zu einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Bestellern geführt. Wichtig ist, dass die Erkenntnisse nun auch gemeinsam umgesetzt werden (gemeinsame Datenbanken, allfälliges elektronisches Offert-Tool).

Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen (**nicht monetäre Anreize**):

- Die Unternehmen verlangen mehr unternehmerische Freiheiten. In der Regel haben die Rechnungen in den letzten Jahren positiv abgeschlossen und die Überschüsse wurden in die Reserven gelegt, die in der Zwischenzeit beachtliche Höhen erreicht haben. Die Branche hat in den letzten Jahren nicht immer gezeigt, dass sie mit den Abgeltungen (= Steuergeldern) haushälterisch umgehen. Durch vermehrte Kooperation könnten noch einige Synergieeffekte erreicht werden. Die Anreize sind weniger monetär als vielmehr zum Beispiel durch Rankings (Benchmark) zu fördern.

Zwei Reformziele wurden zum Teil bereits **durch andere Massnahmen** erreicht:

- Die Finanzierung ist durch den Verpflichtungskredit vom Bund verlässlicher geworden. Der Kanton Aargau hat mit dem Aufgaben- und Finanzplan sowie dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr die notwendigen Planungsinstrumente, um seinen Verpflichtungen nach zu kommen. Eine Rückweisung des Budgets durch das Parlament kann jedoch, sowohl beim Bund als auch bei den Kantonen, nie ausgeschlossen werden.
- Mit dem FABI-Prozess wurde die Planbarkeit verbessert. Insbesondere die neuen Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan erhöhen die kurz-, mittel- und langfristige Stabilität der Angebote im Personen- und Güterverkehr und bieten mehr Planungssicherheit. Es ist jedoch zu beachten, dass sich die Inbetriebnahme von Bauwerken und damit von Angeboten verzögern kann. Eine gewisse kurzfristige Planungsfreiheit ist notwendig, um zum Beispiel erst bei einer entsprechenden Nachfrageentwicklung wirtschaftlich vertretbare Angebotsausbauten vorzunehmen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wie oben erwähnt, sind gewisse Ziele bereits umgesetzt.
Die Variante "Optimierung" erfüllt mehr Ziele als die Variante "Teilentflechtung", dies vor allem im Bereich der Gesamtsicht, die gestärkt werden soll. Gerade für Kantone, die zwischen Agglomerationszentren liegen, verschiedenen Verkehrsräumen angehören und bei einer Vielzahl von Transportunternehmen Verkehrsleistungen bestellen, ist eine koordinierte Gesamtsicht mit einem harmonisierten Verfahren und einem starken Bund als Partner wichtig. In diesem Sinn ist wichtig, dass die in der Erarbeitung der Vorlage angedachten Instrumente, wie zum Beispiel ein Offert-Tool oder ein nationales Benchmarking, pragmatisch und zeitnah umgesetzt werden. Für dies braucht es aber keine Reform.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Auch als grosser Kanton sind im Aargau 80 % der Bahnlinien kantonsübergreifend. Würde eine übergeordnete Koordination wegfallen, müssten die Kantone eine weitgehend eigene Koordination (Zwischenebene) aufbauen, um eine koordinierte Bestellung des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen. Die Reiseweiten nehmen zudem kontinuierlich zu, der nationalen beziehungsweise interkantonalen Koordination kommt daher immer mehr Bedeutung zu.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Bundesrat sieht vor, dass die RPV-Finanzierung (eine Verbundfinanzierung zwischen Bund und Kantonen) ein Teil des Projekts "Aufgabenteilung II" ist. Es soll dabei geprüft werden, ob die Verantwortlichkeiten im RPV geklärt, das Prinzip der fiskalischen Äquivalenz gestärkt und die effiziente Mittelverwendung verbessert werden können. Die Plenarversammlung der Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) hat sich ebenfalls für die Integration des RPV in das Projekt "Aufgabenteilung II" ausgesprochen und dies auch kommuniziert. Im Projekt "Aufgabenteilung II" soll die RPV-Finanzierung überprüft werden. Der Kanton Aargau hält aber fest, dass der öffentliche Verkehr nicht geeignet ist, um auf die Kantone aufgeteilt zu werden. Dies aus verschiedenen Gründen:

- Der öffentliche Verkehr muss in Verkehrsräumen geplant und bestellt werden, diese stimmen nicht mit den Kantonsgrenzen überein.
- Mit einer Kantonalisierung werden keine Schnittstellen aufgehoben, höchstens verschoben und neue kreiert.
- Die Reiseweiten nehmen tendenziell zu, die Nutzenden verlangen nach einheitlichen Lösungen und Qualitäten, nicht nach kantonalen Unterschieden.
- Das schweizerische System lässt sich nicht mit dem deutschen System vergleichen, da die Dimensionen 10-mal kleiner sind.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die direkte Finanzierungsmöglichkeit aus dem Verpflichtungskredit des Bundes scheint sinnvoll. So ist sichergestellt, dass grössere Innovationen nicht parallel von mehreren Transportunternehmen entwickelt werden. Mit der Möglichkeit Innovationen aus den Reserven zu finanzieren oder in die Offerte einzurechnen, besteht trotzdem ein Wettbewerb der Ideen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Erfahrung zeigt, dass auch die freiverwendbaren Reserven in der Regel aufgebaut werden können. Will ein Transportunternehmen in einen rein marktwirtschaftlichen Bereich vordringen oder diesen ausbauen, so darf das dazu notwendige Kapital nicht durch Gewinne aus subventionierten Bereichen stammen. Dies würde zu einer Bevorzugung von konzessionierten Transportunternehmen gegenüber rein marktwirtschaftlich orientierten Transportunternehmen aus der Privatwirtschaft führen. Für Innovationen im Bereich des subventionierten öffentlichen Verkehrs steht der neue Innovationsfonds zur Verfügung.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen: keine

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Benchmark-System ist möglichst einfach auszugestalten. 7 Kantone haben für den Busbereich bereits ein Benchmark aufgebaut, das als Grundlage für die Zielvereinbarungen dient. Beim nationalen Benchmark ist auf die bestehenden Erfahrungen und Systeme abzustützen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die Variante "Optimierung" kann das Ziel einer Gesamtsicht über den öffentlichen Verkehr besser erreichen. Die Teilentflechtung verschiebt die Schnittstellen und schafft zusätzliche. Zudem besteht die Gefahr, dass sich die Verfahren sowie die Qualitäten des Angebots je länger je mehr unterscheiden werden, da jeder Kanton nach seinen Grundsätzen bestellen wird.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA

☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Teilentflechtung widerspricht dem durchgängigen öV-System der Schweiz. Es muss sichergestellt werden, dass die Angebote der Busse für den Kunden weiterhin durchgängig bestehen bleiben. Mit der Teilentflechtung besteht die Gefahr von Angebotsbrüchen beim Busangebot an den Kantons Grenzen.

Die Kantone müssen ein starkes Mitbestimmungsrecht bei der Detailplanung beim regionalen Schienenpersonenverkehr bekommen, damit Bahn und Bus besser abgestimmt werden können. Der Bund hat zu wenig Orts- und Regionalkenntnisse, als dass er die Detailbestellung vornehmen kann (Dauer der HVZ, Beginn Abendangebot, etc.).

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass eine erhöhte Autonomie dem Systemgedanken des öffentlichen Verkehrs widerspricht. Der Kanton Aargau wäre von einer Teilentflechtung besonders betroffen, weil er verschiedenen Verkehrsräumen angehört (Zürich, Basel, Mittelland, Zentralschweiz), selber jedoch keinen eigenen Verkehrsraum bildet. Bei einer Teilentflechtung müsste er sich demnach nach vier verschiedenen Bestellräumen richten. Wir unterstützen daher die vorgeschlagene Autonomie der Kanton nicht (Antwort "nein"). Würde trotzdem die Teilentflechtung eingeführt, könnte mit den subsidiären Bundesregeln eine minimale Einheitlichkeit beibehalten bleiben (Antwort "ja").

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die auf einem Basisjahr fixierten Kantonsanteile berücksichtigen den Ausbaustandard des öV nicht.
Die strukturellen Veränderungen der Kantone werden auf diesen Zeitpunkt eingefroren und künftige nicht mehr berücksichtigt.
Eine Angebotsoptimierung erfolgt nicht als Ganzes, sondern nur in einem der Teilsysteme regionaler Schienenverkehr oder Busverkehr.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Für den Kanton Aargau kommt nur die Variante "Optimierung" in Frage. Bei der Variante "Teilentflechtung" ist mittel- bis langfristig mit einem enormen Mehraufwand für die Koordination mit den Nachbarkantonen im Bereich der Busse und mit dem Bund im Bereich der Bahnen zu rechnen. Insbesondere bei national tätigen Bus-Unternehmen stellen sich bei der Teilentflechtung Fragen bezüglich der subventionsrechtlichen Prüfungen.
Der öffentliche Verkehr soll aus einem Guss geplant und angeboten werden. Aus Sicht des Kantons Aargau müsste im Schienenpersonenverkehr eine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen werden. Die Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehr ist in einem so kleinen Land wie der Schweiz unnötig und zum Teil zufällig. So wird zum Beispiel der Halbstundentakt zwischen Olten und Brugg/Baden halbstündlich alternierend einmal als Fernverkehr und einmal als Regionalverkehr produziert und bestellt. Bei gleichem Einwohnerpotenzial wäre, an einem auslaufenden Ast des Fernverkehrs, der Halbstundentakt des Fernverkehrs unbestritten.
Es ist zu prüfen, ob der bisher eigenwirtschaftliche Fernverkehr mit dem regionalen Schienenpersonenverkehr vereint und analog diesem bestellt werden könnte. Dies hätte gesamthaft keine zusätzlichen Abgeltungen für den Bund und die Kantone zur Folge, da die Fernverkehrsangebote heute kostendeckend sind. Damit würden auch tarifarische Fragen und Unsicherheiten sowie Fragen von Verteilschlüsseln von Erträgen und Kosten – einige heute schwierige Schnittstellen – bereinigt und das Gesamtsystem öV gestärkt.



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 5. Juli 2019

Eidg. Vernehmlassung; Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes); Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vorlage zur Reform des regionalen Personenverkehrs zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat unterstützt die Vorlage im Grundsatz und spricht sich klar für die Variante „Optimierung“ aus. Unterschiedliche Rollen von Bund und Kanton bei der Bestellung von Bus und Bahn machen aus Sicht des Regierungsrates keinen Sinn, weil neue Abgrenzungsprobleme entstehen würden. So wären beispielsweise bei einer Pauschale für den Busverkehr die längerfristigen finanziellen Auswirkungen bei Verschiebungen zwischen Bus und Bahn unklar. Ausserdem bliebe im Kanton Appenzell Ausserrhoden die Schnittstelle zum Ortsverkehr weiterhin bestehen, weil die Gemeinde Herisau den Ortsverkehr selber finanziert. Die Variante „Teilentflechtung“ wird deshalb entschieden abgelehnt.

Im Vorfeld der Ausarbeitung der Vorlage gab es zwischen der KöV und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Einigkeit, dass mit der Reform auch eine gewisse Lockerung bei den Vorschriften zur Gewinnverwendung eingeführt werden soll. Transportunternehmen, welche den Zuschlag im Rahmen einer Ausschreibung erhalten haben, sollten den Gewinn frei verwenden dürfen. Damit wird die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen erhöht und die Bereitschaft gesteigert, einen effizienten und qualitativ guten öffentlichen Verkehr anzubieten. Leider wurden die Vorschläge aus dem Projekt im Bereich der Gewinnverwendung vom Bundesrat nicht übernommen. Der Regierungsrat beantragt, diesen Passus wieder aufzunehmen.

Im Weiteren verweist der Regierungsrat auf den beiliegenden Fragebogen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Appenzell Ausserrhoden
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Folgende Ziele werden priorisiert:

- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots erhöhen
- unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bei den TU fördern

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Im Gegensatz zum Vorentwurf fehlt eine Lockerung der der Vorschriften über die Gewinnverwendung. Die freie Überschusserzielung und -verwendung nach einer Ausschreibung stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und trägt zu einem effizienten öffentlichen Verkehr bei. Eine begrenzte ist einzuführen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kostendeckungsgrad für die wirtschaftliche Beurteilung ist angemessen, aber die heutigen Kriterien für die Beurteilung der Nachfrage zur Festlegung der Überangebote sind zwingend zu überarbeiten, da Bus und Bahn unterschiedliche Voraussetzungen (Gefässgrössen) aufweisen. Die Anforderungen bei Buslinien sind dabei zu senken.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ja, da in der kleinräumigen Schweiz einheitliche Beurteilungssysteme Sinn machen (Beispiel QMS RPV).

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:
siehe Bemerkung zu Frage 6

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Ablehnung der Variante Teilentflechtung. Die Koordination der Bestellung der Bus- und Bahnangebote durch den Bund geht verloren. Der administrative Aufwand für die alleinige Busbestellung durch die Kantone steigt. Die finanziellen Auswirkungen der Pauschale sind auf längere Sicht ungewiss.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Ablehnung der Variante Teilentflechtung

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Ablehnung der Variante Teilentflechtung

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Aufteilung zwischen abgegoltenem RPV und eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr ist zu überdenken. Die Aufteilung führt insbesondere in der Tarifierung zu sehr vielen Abgrenzungsfragen, grossem administrativem Aufwand und Kundenfallen. Die Differenzierung beispielsweise zwischen Strecken- und Zonenbilletten ist wenig kundenfreundlich. Die Branche tut sich schwer, tragfähige Lösungen umzusetzen, was dringende Reformen bei den Tarif- und Distributionssystemen verhindert. Für den weiteren Prozess förderlich wäre deshalb, wenn Bund und Kantone wieder am gleichen Strick ziehen würden, um einem kundenfreundlicheren Tarifsysteem zum Durchbruch zu verhelfen.



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern



Appenzell, 13. Juni 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage im Grundsatz und spricht sich für die Variante Optimierung aus. Die Variante Teilentflechtung wird entschieden abgelehnt.

Im Vorfeld der Ausarbeitung der Vorlage herrschte zwischen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und dem Bundesamt für Verkehr insoweit Einigkeit, dass mit der Reform auch eine gewisse Lockerung der Gewinnverwendung insbesondere nach Ausschreibungen eingeführt werden soll. Transportunternehmen, welche den Zuschlag im Rahmen einer Ausschreibung erhalten haben, sollten den Gewinn frei verwenden dürfen. Mit der Lockerung wird die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen erhöht und die Bereitschaft gesteigert, einen effizienten und qualitativ guten öffentlichen Verkehr anzubieten. Dieser Teil wurde nun aber offenbar vom Bundesrat aus der Vorlage gestrichen. Er ist aufzunehmen.

Im Übrigen verweisen wir auf den beiliegenden Fragekatalog.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Beilage: Fragenkatalog

Zur Kenntnis an:

- konsultationen@bav.admin.ch
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Appenzell Innerrhoden
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Ratskanzlei Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Folgende Ziele werden priorisiert:

- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots erhöhen
- Anreize für Transportunternehmen schaffen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Gegensatz zum Vorentwurf fehlt die Lockerung der Gewinnverwendung nach einer Ausschreibung. Die freie Überschusserzielung und -verwendung nach einer Ausschreibung stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und trägt zu einem effizienten öffentlichen Verkehr bei. Die begrenzte Lockerung der Gewinnverwendung ist einzuführen.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Bestellung des RPV soll eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen bleiben.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Im Gegensatz zum Vorentwurf fehlt die Lockerung der Gewinnverwendung nach einer Ausschreibung. Die freie Überschusserzielung und -verwendung nach einer Ausschreibung stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und trägt zu einem effizienten öffentlichen Verkehr bei. Die begrenzte Lockerung der Gewinnverwendung ist einzuführen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Insbesondere für kleine Kantone ist Mitbestellung des Busangebots durch den Bund sinnvoll.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Im Gegensatz zum Vorentwurf fehlt die Lockerung der Gewinnverwendung nach einer Ausschreibung. Die freie Überschusserzielung und -verwendung nach einer Ausschreibung stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und trägt zu einem effizienten öffentlichen Verkehr bei. Die begrenzte Lockerung der Gewinnverwendung ist einzuführen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Wir lehnen die Variante Teilentflechtung entschieden ab. Kurzfristige Busangebotsausbauten können nur zu Lasten der Kantone bestellt werden. Die Koordination der Bestellung der Bus- und Bahnangebote durch den Bund geht verloren. Der administrative Aufwand für die alleinige Busbestellung durch die Kantone steigt.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir lehnen die Variante Teilentflechtung ab.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir lehnen die Variante Teilentflechtung entschieden ab.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Aufteilung zwischen abgegoltenem RPV und eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr ist zu überdenken. Die Aufteilung führt insbesondere in der Tarifierung zu sehr vielen Abgrenzungsfragen, grossem administrativem Aufwand und Kundenfallen. Die Differenzierung beispielsweise zwischen Strecken- und Zonenbilletten ist wenig kundenfreundlich.

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultation@bav.admin.ch

Liestal, 25. Juni 2019
KK-Nr. 44573

**Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenförderungsgesetzes)
Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Möglichkeit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenförderungsgesetzes) Stellung nehmen zu dürfen. In der Beilage lassen wir Ihnen unsere Stellungnahme in Form des ausgefüllten Fragebogens zukommen.

Der Kanton Basel-Landschaft favorisiert klar die Variante «Optimierung». Das heutige System funktioniert gemäss unseren Erfahrungen gut und hat sich bewährt. In den letzten Jahren – namentlich auch durch den Prozess in Zusammenhang mit der Reform RPV – konnten wesentliche Verbesserungen umgesetzt und damit wichtige Ziele der Reform RPV bereits erreicht werden. So ist zum Beispiel mit dem Verpflichtungskredit des Bundes die Finanzierung verlässlicher geworden. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Optimierungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage:
- Fragebogen



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Basel-Landschaft, Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss unseren Erfahrungen funktioniert das heutige System in Bezug auf die Aufgabenteilung, die Planbarkeit und die Finanzierungsmechanismen gut und hat sich bewährt. In den letzten Jahren konnten wesentliche Verbesserungen umgesetzt und damit wichtige Ziele der Reform RPV bereits erreicht werden. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Verbesserungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir priorisieren das Ziel, den Transportunternehmen Anreize für unternehmerisches Handeln und für Effizienzsteigerungen zu setzen.
Die übrigen Ziele wurden aus unserer Sicht entweder in den letzten Jahren bereits erreicht (Finanzierung, Planbarkeit, Gesamtsicht – vgl. Antwort auf Frage 1) oder weisen keinen dringlichen Reformbedarf auf (Aufgabenteilung, Bestellverfahren).

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele der Reform werden nur mit der Variante «Optimierung» erreicht.
Die Variante «Teilentflechtung» widerspricht dem Ziel einer gestärkten Gesamtsicht, da der Offertvergleich durch das BAV im Busbereich entfällt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir können die Gründe für das Verwerfen der Variante «Kantonalisierung» nachvollziehen und mittragen.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich erachten wir die vorgesehenen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen als zweckmässig. Auch die Unterscheidung zwischen kleineren und grösseren Projekten erscheint uns sinnvoll.

In Bezug auf den Betrag von jährlich 5 Mio. Franken sehen wir jedoch mehrere Punkte, welche geklärt werden müssten:

- Aufgrund der absehbaren, anstehenden Umstellung des strassengebundenen ÖV auf alternative Antriebe und des Umstands, dass der Betrag sowohl dem Bus- als auch dem Bahnverkehr zugutekommen soll, stellt sich die Frage, ob die Höhe von jährlich CHF 5 Mio. ausreichend ist. Falls der Betrag zu tief angesetzt ist, besteht die Gefahr, dass notwendige Innovationen gebremst werden.
- Es ist unklar, ob jährlich genau 5 Mio. Franken zur Verfügung stehen, oder ob beispielsweise in einem Jahr 8 Mio. Franken und im Folgejahr nur 2 Mio. Franken gesprochen werden können.
- Es ist unklar, wer die Innovationsprojekte koordiniert und über die Verwendung des Betrags entscheidet. Idealerweise sollten im Entscheidungsgremium alle wichtigen Player vorhanden sein, also KÖV/KKDöV, BAV und VöV.
- Der Betrag sollte nicht im Sinne eines Giesskannensystems verteilt werden, sondern echte Innovationen fördern und unterstützen und die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen fördern. Auch ist uns wichtig, dass die Resultate der Projekte allgemein zugänglich sind.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wirtschaftliche Kriterien werden bereits heute in ausreichendem Masse angewendet (z.B. Kostendeckungsgrad). Sie sollten nicht das wichtigste bzw. alleinige Kriterium für die Mitfinanzierung der Angebote darstellen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das nationale Benchmarking-System sollte sich an das bestehende Benchmarking-System anlehnen, das bereits bei einigen Kantonen in Betrieb ist.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Das heutige System funktioniert gemäss unseren Erfahrungen gut und hat sich bewährt. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Optimierungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

Die Variante «Teilentflechtung» widerspricht dem Ziel einer gestärkten Gesamtsicht, da der Offertvergleich durch das BAV im Busbereich entfällt. Diesen halten wir für sehr wichtig. Der Bund sollte deshalb weiterhin in das Bestellverfahren der Buslinien involviert sein. Dies wirkt zudem divergierenden Systementwicklungen der einzelnen Kantone entgegen und vereinfacht die Koordination bei grenzüberschreitenden Buslinien. Eine Vereinfachung und Klärung der Zuständigkeiten, welche seitens Bund als Vorteil der Variante «Teilentflechtung» genannt wird, erachten wir nicht als notwendig.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Das Handling der Daten und der Datenaustausch zwischen den Transportunternehmen, den Kantonen und dem BAV sollten vereinfacht werden, z.B. über eine zentrale Datenbank des BAV.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Aufgabenteilung zwischen den Kantonen und den Transportunternehmen sowie die Aufsichtsfunktion, die aktuell durch das BAV wahrgenommen wird, sollten im Gesetz verankert werden.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Vorschlag der indexierten Pauschalbeiträge zementiert das heutige Angebot und wirkt hemmend auf wesentliche Ausbauschritte (z.B. aufgrund von veränderten Mobilitätsbedürfnissen). Kantone mit einem aktuell eher kleinen Busangebot werden zusätzlich benachteiligt. Es ist davon auszugehen, dass die Kostenbeteiligung des Bundes künftig tendenziell kleiner wird, wenn die Abgeltungen stärker als der Konsumpreisindex wachsen. Auch könnte das System mit fixen Beträgen zu falschen Anreizen führen (wer Busangebote abbaut, profitiert).

Das Argument, dass die Kantone unmittelbar von erhöhten Markterträgen und effizienteren Erschliessungskonzepten als Folge der indexierten Pauschalbeiträge profitieren, teilen wir nicht.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Umlage der Gemeinkosten bei Transportunternehmen, die über verschiedene Sparten verfügen (Bus/Tram/Regionalverkehr/Fernverkehr/Immobilien), soll transparenter und nachvollziehbarer gemacht werden. Dies könnte Aufgabe des BAV sein.



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

konsultationen@bav.admin.ch

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 3. Juli 2019

Regierungsratsbeschluss vom 2. Juli 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes): Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur „Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetz)“ zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ist der Meinung, dass die Ziele der Reform mit dem vorliegenden Vorschlag nicht ganz vollständig umgesetzt werden können. Betreffend Gewinnverwendung der Transportunternehmen sind keine Reformvorschläge mehr zu finden, was uns überrascht. Die Schaffung von Anreizen für Unternehmen ist für Basel-Stadt ein relevantes Reformziel. In diesem Zusammenhang unterstützt der Regierungsrat Basel-Stadt explizit die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV.

In der Vernehmlassungen werden zwei Varianten dargestellt. Der Basel-Stadt favorisiert die Variante „Optimierung“, da unserer Meinung nach mit dieser Variante die Wahrung und Weiterentwicklung des gesamtschweizerischen öffentlichen Verkehrs auf hohem Niveau besser gewährleistet ist.

Der Regierungsrat möchte die Gelegenheit nutzen und dem Bund dafür danken, dass sich in den letzten Jahren aus Sicht des Kantons Basel-Stadt die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen deutlich intensiviert und verbessert hat.

Unsere detaillierten Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen finden Sie im beiliegenden Fragebogen.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

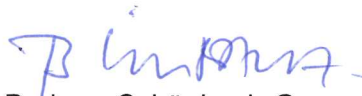
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Fragebogen

Kopie an

Städteverband

KöV

BVB



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität Benno Jurt, benno.jurt@bs.ch , Tel. 061 267 92 22 und Stephan Herzog stephan.herzog@bs.ch Tel. 061 267 40 18	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Vordergrund stehen eine klare Rollenverteilung auf Bestellerseite (unabhängig von der gewählten Variante), die Verlässlichkeit der Finanzierung sowie Anreizsysteme für Transportunternehmen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA, teilweise ☐ NEIN

Bemerkungen:

In beiden Varianten werden wesentliche Ziele grundsätzlich erreicht. Hingegen fehlen im Bereich Gewinnverwendung die erwarteten Reformvorschläge.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz eine Erfolgsgeschichte, was nicht zuletzt mit der Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen und der dabei zentralen Rolle des Bundes zu tun hat. Die Erschliessungsqualität und damit die Grundversorgung im RPV sind zentral definiert. Ein Rückzug der „Klammer“ Bund würde die Einheit des Systems gefährden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Verbundcharakter soll unbedingt erhalten bleiben und es sollte sich weder die eine noch die andere Seite aus der gemeinsamen Aufgabe zurückziehen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wenn sich die TU's weiterentwickeln sollen, muss ein gewisser finanzieller Spielraum bzw. eine klar definierte Freiheit vorhanden sein, um sich mit Innovationen zu beschäftigen. Hier sollten gezielt Anreize für Transportunternehmen geschaffen werden. Selbst für kleinere Projekte ist die Hürde über Zielvereinbarungen relativ umständlich und schafft kaum Anreize.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich sollte ein subventionierter Betrieb keinen Gewinn budgetieren. Die TU muss aber einen gewissen Anreiz haben, über einen mit Effizienz erwirtschafteten Gewinn mindestens teilweise zu bestimmen. Gerade in einem Wettbewerbsumfeld ist dies eine zentrale Voraussetzung.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht Sinn, wenn bei der Bemessung der Mitfinanzierung wirtschaftliche Kriterien angewendet werden. Die Anwendung wirtschaftlicher Kriterien darf aber nicht zu einer generellen Sparübung werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ein gemeinsames Benchmarking ist wichtig, macht insbesondere auch in der Variante Teilentflechtung Sinn, schafft Transparenz und wirkt zudem anspornend für Transportunternehmen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Bei der Variante „Optimierung“ bleibt der gesamte Regionalverkehr, unabhängig vom Transportmittel, eine gemeinsame Aufgabe der Besteller Bund und Kantone. Der Bund übernimmt weiterhin gesamtheitlich eine verbindende und koordinierende Rolle. Die "Optimierung" umfasst nur kleine Änderungen und präzisiert primär das bestehende, bewährte Gesetz.

Bei der Variante „Teilentflechtung“ besteht die Gefahr, dass die Weiterentwicklung des Busangebots in den Kantonen sehr unterschiedlich verläuft, was die Einheit des Erfolgsmodells ÖV Schweiz in Frage stellen könnte. Die Variante birgt auch die Gefahr, dass infolge der unterschiedlichen Systementwicklungen in den einzelnen Kantonen die Koordination bei grenzüberschreitenden Linien komplizierter wird. Zudem sieht der Bund trotzdem Kontrollinstrumente beim strassengebundenen öV vor, von denen dann

auch der heutige Ortsverkehr betroffen wäre.
Die Aufgabe, das Land flächendeckend zu erschliessen, ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, die sowohl mit Bahn wie mit Bus erfüllt werden kann. Warum eine Bahn bzw. eine Tram fährt und nicht ein Bus, ist in vielen Fällen historisch bedingt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:
Eine subventionsrechtliche Prüfung durch eine zentrale Stelle (BAV) ist wichtig und müsste auch in dieser Variante für den Busbereich ermöglicht werden.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Wir erachten das Subsidiaritätssystem in diesem Fall als nur bedingt zielführend. Die verbindende, koordinierende Klammer des Bundes wäre zu schwach.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Die Regelung ist statisch und vergangenheitsbezogen ausgestaltet. Sie ist kaum zukunftsgerichtet. Sie gibt damit wenig Anreize für die Kantone, das Bussystem an neue Gegebenheiten anzupassen und das Angebot auszubauen. Die Anreize liegen vor allem beim Sparen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Für den für Basel sehr wichtigen landesgrenzüberschreitenden Verkehr sind mit der Reform noch nicht alle Fragen der Bestellung und Finanzierung geklärt.
Im Bereich der Gewinnverwendung fehlen Reformvorschläge in der Vernehmlassungsvorlage. Die Schaffung von Anreizen für die Unternehmungen ist für uns ein zentrales Reformziel. Anreize sind wichtig für die Effizienzsteigerung und damit die wirtschaftlichere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel.

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
www.rr.be.ch
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

14. August 2019

RRB-Nr.: 774/2019
Direktion Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Unser Zeichen 2019.BVE.7044
Ihr Zeichen
Klassifizierung Nicht klassifiziert



Vernehmlassung des Bundes: Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes). Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zur Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV) äussern zu dürfen.

1 Grundsätzliches

Der Kanton Bern war über die Gremien des BAV und der KÖV in die Erarbeitung der vorliegenden Reform miteingebunden und hat mit der Leitung eines Teilprojekts und dem Einsitz in der strategischen Projektsteuerung einen überdurchschnittlichen Beitrag geleistet.

Der Regierungsrat bedankt sich für diesen engen Einbezug und schätzt diese Art des Erarbeitungsprozesses, hat er doch zu einer Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Bestellern untereinander wie auch mit dem BAV geführt. Die gemeinsame Erarbeitung der Reformvorlage hat aufgezeigt, dass der Bestellprozess zwar an einigen Stellen optimiert werden kann, grundsätzlich aber gut funktioniert.

2 Würdigung der Vorlage

Die vorliegende Reform soll die Zuständigkeit bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen bei Leistungen im Regionalen Personenverkehr (RPV) sinnvoll aufteilen. Die Zusammenarbeit und das Bestellverfahren sollen vereinfacht und harmonisiert werden, so dass das Angebot besser auf beschlossene Infrastrukturausbauten abgestimmt werden kann.

Ziel ist eine erhöhte Planungssicherheit sowie Verbindlichkeit – für Besteller *und* Transportunternehmen. Schliesslich soll die Reform auch Effizienz und Unternehmergeist aufseiten der Transportunternehmen mittels Zielvereinbarungen mit Bonus-Malus-System fördern.

Der Regierungsrat unterstützt die Vorlage inhaltlich weitgehend. Insbesondere begrüsst er, dass mit dem Ausbau des schweizweiten Benchmarkings eine objektive Vergleichbarkeit und Beurteilung über die verschiedenen Transportunternehmungen hinweg angestrebt wird. Die Aussagekraft des Benchmarkings hängt jedoch wesentlich von den gewählten Kennzahlen ab. Die richtigen zu eruieren dürfte eine gewisse Herausforderung darstellen. Ebenfalls begrüssen wir die optionale Einführung eines Bonus-Malus-Systems im Rahmen von Zielvereinbarungen. Allerdings gilt auch hier, die geeigneten Kriterien und Indikatoren zunächst seriös abzuklären, damit nur solche Grössen berücksichtigt werden, die auch tatsächlich von den Transportunternehmungen beeinflussbar sind.

Eine grundsätzliche Differenz besteht bezüglich der zu bevorzugenden Variante. Der Kanton Bern hat sich stets dezidiert für die **Variante Optimierung** eingesetzt. Für den Regierungsrat sprechen folgende Gründe gegen die Variante Teilentflechtung:

2.1 Interkantonale Zusammenarbeit

Im Kanton Bern, einem flächenmässig grossen Kanton mit vielen Nachbarkantonen und einem breiten ÖV-Angebot, sind 22 Bahnlinien beziehungsweise rund ein Drittel der Linien interkantonale. Eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen ist unabdingbar und wird in beiden Varianten Teilentflechtung und Optimierung beibehalten.

Im Busverkehr sind 23 Linien, rund 10% aller Linien, kantonsüberschreitend. Die interkantonale Zusammenarbeit betrifft damit eine vergleichbare Anzahl von Linien und ist aus Sicht des Regierungsrates bei *beiden* Verkehrsträgern Bahn und Bus zwingend. Mit der Variante Teilentflechtung würde die heutige Koordinationsrolle des Bundes im Busverkehr verloren gehen, wodurch die interkantonale Zusammenarbeit erschwert würde.

2.2 Einheitlichkeit der Verfahren vs. Spielräume für die Kantone

Bei der Variante Teilentflechtung soll den Kantonen Spielraum für die Gestaltung des Bestellprozesses zugestanden werden. Für die interkantonalen Buslinien müssen die Kantone aber gemäss erläuterndem Bericht, Kapitel 1.2.1, Seite 11, jeweils ein gemeinsames, einheitliches Verfahren anwenden. Aufgrund der starken interkantonalen Verflechtung des regionalen Busverkehrs dürfte dieses gemeinsame Verfahren allerdings zum Regelfall werden, wodurch die Kantone faktisch kaum zusätzlichen Handlungsspielraum erhalten.

Falls die Kantone den übrig gebliebenen Spielraum benutzen um die Verfahren zu kantonsinternen Buslinien autonom zu gestalten, führt dies zwangsläufig dazu, dass sich die Verfahren mit der Zeit von Kanton zu Kanton unterscheiden, was die Komplexität für die Transportunternehmen erhöht. Nach Ansicht des Regierungsrates gilt es dies zu verhindern, werden die Bestellverfahren von den Transportunternehmen doch insbesondere dann als komplex wahrgenommen, wenn sie sich je nach Besteller unterscheiden. Die Koordinationsrolle des Bundes ist hier durchaus erwünscht.

2.3 Fall Postauto

Die Vorlage wurde vor dem Aufdecken des «Falls Postauto» erarbeitet. Postauto ist als einziger national tätiger Busanbieter ein Sonderfall. So beruft Postauto sich im Bestellprozess auf eine schweizweit einheitliche Praxis in verschiedenen Bereichen. Diese kann aber aufgrund des limitierten Zugriffs auf die notwendigen Informationen von den einzelnen Kantonen nicht verifiziert werden, da die Kantone lediglich die Geschäftsunterlagen betreffend das Angebot im eigenen Kanton einsehen können. Bei interkantonal tätigen Unternehmen kommt dem Bund als einzigem Besteller, der *alle* Leistungen der Unternehmung mitbestellt, damit eine wichtige Rolle zu, da der Bund über einen Überblick über alle Leistungen verfügt.

Für den Regierungsrat kommt es daher nicht überraschend, dass die rechtswidrigen Umbuchungen von Postauto durch die Revision des BAV aufgedeckt worden sind. Die institutionelle Stellung von Postauto als Konzerngesellschaft der Schweizerischen Post ist derart singulär, dass sich die Verantwortlichkeit des Bundes aufdrängt. Bei einer Teilentflechtung würden sich die Revisionen durch das BAV auf die Bahnunternehmen beschränken und der Fall Postauto wäre unter diesen Umständen kaum je aufgedeckt worden – zumal der Zugriff von kantonalen Finanzkontrollen auf die Bundesunternehmung Post nur unzureichend möglich ist.

2.4 Kein Effizienzgewinn

Gemäss geltendem Prozess bestellen heute die Kantone den Regionalverkehr und mehrheitlich auch den Ortsverkehr. Der Kanton Bern führt den Bestellprozess für beide Verkehre einheitlich und die Schnittstellen können nach unserer Erfahrung problemlos bewirtschaftet werden. Aus Sicht des Regierungsrates führt die Variante Teilentflechtung daher zu keinen substanziellen Effizienzgewinnen beim Bestellprozess von Orts- und Regionalverkehr. Die entsprechenden Aussagen in der Vorlage teilen wir nicht.

2.5 Gleichbehandlung der Regionen und Kantone

Das Mobilitätsverhalten in den verschiedenen Kantonen und Regionen der Schweiz ist sehr heterogen. Auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist sehr unterschiedlich. So ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der deutschsprachigen Schweiz deutlich höher als in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Auch das Angebot in touristisch wichtigen Regionen ist im Allgemeinen besser ausgebaut. Dies hat einerseits naturräumliche, aber auch historische und politische Gründe. Allerdings wird sich sowohl das Mobilitätsverhalten als auch das Angebot des regionalen Busverkehrs aller Voraussicht nach in Zukunft ändern.

In der Variante Teilentflechtung ist vorgesehen, dass sich der Bund mit einem indexierten Bundesbeitrag am regionalen Busverkehr beteiligt. Würde das regionale Busangebot aufgrund des veränderten Mobilitätsverhaltens oder aufgrund von Gesamtverkehrsüberlegungen ausgebaut, so würde sich der Bund aufgrund der indexierten Bundesbeiträge, die sich am Status quo orientieren, an den Mehrkosten nicht beteiligen. Kantone mit einem heute gut ausgebauten Busangebot würden demnach bevorzugt, während Kantone mit einem heute weniger gut ausgebauten Busangebot bestraft würden. Dies widerspricht nach Ansicht des Regierungsrates dem Gebot der Gleichbehandlung.

2.6 Fehlanreize

Ferner können bei der Variante Teilentflechtung aufgrund der unterschiedlichen Finanzierung von Bus und Bahn Fehlanreize bei der Wahl des Transportmittels bei der Erschliessung einer

Strecke entstehen. Der Bund finanziert Bahnangebote anteilmässig mit, während er für Busangebote eine indexierte Buspauschale leistet. So kann es unter Umständen für einen Kanton bei einer Umstellungsentscheid lukrativer sein den Zug beizubehalten, obwohl gesamtwirtschaftlich ein Bus kostengünstiger und sinnvoller wäre.

3 Fazit und abschliessende Hinweise

Zusammenfassend begrüsst der Regierungsrat die Vorlage, präferiert aber klar die Variante Optimierung, da er der Ansicht ist, der Bund müsse weiterhin seine Führungs-, Aufsichts- und Koordinationsrolle im Busverkehr wahrnehmen.

Betreffend Zielvereinbarungen sehen wir Anpassungsbedarf: So ist die Vorgabe, wonach eine Zielvereinbarung das gesamte Gebiet einer Transportunternehmung umfassen soll, unseres Erachtens unrealistisch. Verschiedene grosse Transportunternehmen sind in unterschiedlichen Regionen tätig und die Konzessionen haben unterschiedliche Laufzeiten. In diesen Fällen dürften Zielvereinbarungen über das gesamte Netz einer Transportunternehmung nicht praktikabel sein. Zu prüfen wäre, ob zwecks Harmonisierung in den Regionen einzelne Konzessionen um einige wenige Jahre verlängert werden könnten, bevor die Neukonzessionierung erfolgt.

Ferner regen wir an, die zugrunde liegende Absicht hinter dem Instrument der Zielvereinbarung im erläuternden Bericht präziser darzulegen. Unserer Meinung nach darf das Instrument von den Transportunternehmungen nicht als Garant für eine gesicherte Finanzierung fehlinterpretiert werden, sondern sollte vor allem in denjenigen Fällen angewandt werden, die einer stärkeren Aufsicht bedürfen.

Für weitere Bemerkungen verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident

Christoph Ammann

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Elektronisch (in Word- und PDF-Format) an: konsultationen@bav.admin.ch sowie an christoph.herren@bav.admin.ch

Beilage

- ausgefüllter Fragebogen



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Bern
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Keine Bemerkungen

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Aus Sicht des Kantons Bern sind folgende Ziele zu priorisieren:

- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.
- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.
- Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Die Ziele werden insbesondere mit der **Variante Optimierung** erreicht. Bei der Variante Teilentflechtung wird das wichtige Ziel der Vereinfachung und der Harmonisierung des Bestellverfahren nicht erreicht, da sich der Bund aus der Bestellung des regionalen Busverkehrs verabschiedet und die harmonisierende Wirkung des Bundes dadurch weitgehend wegfällt. Bei der Variante Teilentflechtung leidet zudem die Verlässlichkeit der Finanzierung, da den Kantonen eine viel grössere Bedeutung bei der Sicherung der Finanzierung zukommt als dies heute der Fall ist.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Den öffentlichen Verkehr als gesamtschweizerisch sehr verzahntes System zu kantonalisieren ist nicht zielführend.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Wir schliessen uns dem entsprechenden Beschluss der KdK an.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Wir erachten die vorgesehene Finanzierungsmöglichkeit als zweckdienlich und nötig, da Unternehmen des Regionalverkehrs meist nur über unzureichende Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationsprojekte verfügen. Eine entsprechende Projektbegleitung durch

die Behörden ist vorzusehen. Zudem ist ein Controlling aufzubauen, insbesondere zur Abgrenzung gegenüber dem abgeltungsberechtigten Verkehr. Ob die vorgesehenen finanziellen Mittel ausreichend sind, muss in regelmässigen Abständen überprüft werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Wir begrüssen die Präzisierung, welcher der heutigen Praxis bei den Berner Transportunternehmen entspricht, die auch Leistungen des Ortsverkehrs erbringen. Es existiert also eine Reserve für Angebote, die zusammen mit dem Bund bestellt werden, als auch eine Reserve für Angebote, die ohne den Bund bestellt werden. Die vorgeschlagene Überschussverwendung entspricht der heutigen Situation und schafft genügend Anreize, damit die Transportunternehmen haushälterisch wirtschaften.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Zusätzliche Kriterien werden begrüsst.
Wesentlich ist, dass der Bund bei der Definition seiner Kriterien insbesondere die Grösse der Transportgefässe (Fahrzeuggrössen) und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Der vorgeschlagene Weg, bereits bestehende Benchmarking-Systeme der Kantone zu berücksichtigen, begrüssen wir ausdrücklich.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Die Variante Optimierung weist aus Sicht des Kantons Bern ganz wesentliche Vorteile auf und vermag den Zielsetzungen der Reform gesamthaft besser zu entsprechen als die Variante Teilentflechtung.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Die Vorgabe, wonach eine Zielvereinbarung das gesamte Gebiet einer Transportunternehmung umfassen soll, ist unseres Erachtens unrealistisch. Verschiedene grosse Transportunternehmen sind in unterschiedlichen Regionen tätig und die Konzessionen

haben unterschiedliche Laufzeiten. In diesen Fällen dürften Zielvereinbarungen über das gesamte Netz einer Transportunternehmung nicht praktikabel sein. Zu prüfen wäre, ob zwecks Harmonisierung in den Regionen einzelne Konzessionen um einige wenige Jahre verlängert werden könnten, bevor die Neukonzessionierung erfolgt.

Ferner regen wir an, die zugrunde liegende Absicht hinter dem Instrument der Zielvereinbarung im erläuternden Bericht präziser darzulegen. Unserer Meinung nach darf das Instrument von den Transportunternehmungen nicht als Garant für eine gesicherte Finanzierung fehlinterpretiert werden, sondern sollte vor allem in denjenigen Fällen angewandt werden, die einer stärkeren Aufsicht bedürfen.

Beim schweizweiten Benchmarking, de Zielvereinbarungen und insbesondere beim Bonus-Malus-System sind die konkreten Kriterien und Indikatoren seriös abzuklären, damit nur solche Grössen berücksichtigt werden, die auch tatsächlich von den Transportunternehmungen beeinflussbar sind. Die Transportunternehmungen können die Qualitätskriterien nur zum Teil selber beeinflussen. So ist etwa die Pünktlichkeit einer Buslinie schwieriger sicherzustellen als auf einer Bahnlinie, wo nur die eigenen Züge verkehren (bspw. RBS oder BOB). Ausserdem ist die Sauberkeit bei Bushaltestellen Aufgabe der Gemeinden und Städte. Diesen Umständen ist bei der Festlegung der Bonus-Malus relevanten Faktoren unternehmensspezifisch Rechnung zu tragen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Die Variante Teilentflechtung enthält die grundsätzliche und variantenimmanente Problematik, dass die Komplexität des Bestellverfahrens für alle beteiligten Partner ausser dem Bund zunimmt.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bei dieser Variante sind subsidiäre Bundesregelungen zweckmässig. Allerdings sind diese Regelungen eigentlich systemfremd, konkret vorgesehen ist eine einheitliche Lösung beim Benchmarking.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Die Ausgestaltung des Bundesbeitrags ist plausibel. Sie ist aber insofern problematisch, als Kantone mit einem heute gut ausgebauten Busangebot bevorzugt werden, während Kantone mit einem heute weniger gut ausgebauten Busangebot benachteiligt sind, falls sich das Mobilitätsverhalten in Zukunft angleicht.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
3003 Berne

Document PDF et Word à :
konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 4 juillet 2019

Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs) - Prise de position du Canton de Fribourg

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons bien reçu votre courrier du 17 avril 2019 nous demandant de prendre position sur le projet de réforme du transport régional de voyageurs (TRV).

La réforme vise à répartir le plus judicieusement possible entre la Confédération et les cantons les compétences en matière de commande et de financement. En outre, il s'agit d'inciter les entreprises de transport à agir de manière entrepreneuriale et à accroître leur efficience.

La Confédération a examiné plusieurs variantes, en collaboration avec les cantons et avec le concours des entreprises de transport. Le Conseil fédéral met à présent deux variantes en consultation, une variante «Séparation partielle» et une variante «Optimisation». Toutes deux s'appuient sur le système actuel et le perfectionnent.

La variante «Séparation partielle» va plus loin que la variante «Optimisation» en ce sens que la compétence et la responsabilité de la commande des lignes de bus est désormais entièrement transférée aux cantons. Cela permet d'exploiter les synergies avec le trafic local, de réduire les interfaces et de clarifier les responsabilités. Avec la «Séparation partielle», la Confédération se retire du rôle de commande, mais pas du financement: elle participe financièrement de la même manière qu'auparavant à l'offre de bus en versant aux cantons un montant forfaitaire. Avec la «Séparation partielle», les cantons peuvent commander tous les services de bus locaux et régionaux de manière autonome et d'un seul tenant.

Dans l'évaluation des variantes, la Confédération préfère la variante «Séparation partielle». Elle y voit une occasion d'atteindre des objectifs supplémentaires en termes de simplification et de clarification des responsabilités. De notre point de vue, cette variante n'est pas acceptable. Le forfait fédéral accordé pour le financement des prestations des bus se base sur la situation actuelle et ne tient pas compte des développements déjà planifiés, là où un certain rattrapage doit avoir lieu, comme ce peut être le cas dans certaines régions du canton de Fribourg. Elle s'avère défavorable pour les cantons en croissance et ceux devant relever d'importants défis pour améliorer la part modale des transports publics.

La variante « Optimisation » peut être acceptée. Néanmoins, nous estimons que la plus-value qu'elle amène n'est pas suffisante. Le fait de figer les développements sur une période de 4 ans est contre-productif et nous préférons le maintien d'une certaine souplesse dans ce domaine. De ce fait, nous favorisons le statu quo.

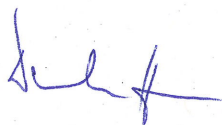
Nous vous remercions de nous avoir consultés.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :



Jean-Pierre Siggen
Président



Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Annexe

—

Catalogue de questions

Copie

—

Cantons de Berne, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud

Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO), Route de Mareindeux 65B, 1870 Monthey

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, Maison des cantons, Speichergasse 6, Case postale, 3001 Berne



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☒	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: Canton de Fribourg	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☒ NON

Remarques:

Voir remarques concernant la question 12.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Objectif prioritaire :

- Les entreprises de transport reçoivent des incitations à l'action entrepreneuriale et au gain d'efficacité

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

L'incitation à l'action entrepreneuriale et au gain d'efficacité n'est pas suffisamment renforcée par les variantes proposées.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Partant du fait que la majorité des lignes de chemin de fer sont intercantionales, la commande conjointe de la Confédération en tant qu'organe supracantonal nous semble indispensable.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Nous soutenons la prise de position de la CTP quant à l'insuffisance des incitations à la performance pour les entreprises. Par ailleurs, l'état des réserves devra être disponible par ligne et en tout temps pour les commanditaires.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Pour tenir compte des particularités des régions, il est important de ne pas renforcer ces critères économiques.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Les spécificités régionales font qu'un benchmarking homogène au niveau suisse rend l'exercice compliqué. Il faudra s'en tenir à un système simple et peu coûteux.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☐ Variante « optimisation » ☐ Variante « séparation partielle » ☒ Aucune

Remarques:

Nous sommes favorables au statu quo mais pouvons vivre avec la variante « optimisation ». Nous excluons la variante « séparation partielle » car elle ne tient pas compte des rattrapages en cours.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarque :

L'amélioration consisterait à enlever le caractère obligatoire au crédit-cadre et aux conventions d'objectifs ce qui reviendrait au statu quo.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☐ OUI ☒ NON

Si oui, lesquelles:

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

La fixation du montant de départ ne tient pas compte des développements déjà planifiés.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

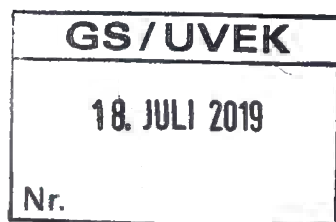
Une réforme de la législation sur les transports incluant le trafic grandes lignes et le trafic local nous semble nécessaire. Il est en effet choquant de constater que le trafic grandes lignes génère plus des centaines de millions de bénéfice alors que les collectivités publiques prennent à leur charge les indemnités du trafic régional de voyageurs. Le trafic urbain qui n'est pas indemnisé par la Confédération profite également au trafic grandes lignes.



Genève, le 17 juillet 2019

Le Conseil d'Etat

3404-2019



Madame Simonetta Sommaruga
Cheffe du département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Palais fédéral Nord
Kochergasse 10
3003 Berne

Concerne : Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs) : ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris note que les fondements des deux variantes sont les mêmes et répondent aux objectifs de la réforme en question. Après une étude approfondie des avantages et inconvénients de chacune d'elles, le Canton est favorable à la mise en œuvre de la variante « Optimisation », qui répond mieux aux objectifs poursuivis.

En effet, nous souhaitons que la Confédération garde son rôle de garant de la cohérence et de la coordination des offres, ainsi que de leur financement aux échelons national et régional. La variante « Optimisation » maintient une forte implication de la Confédération dans le processus de planification et de commande des offres de bus et ferroviaires.

De plus, au regard de la taille de notre canton, il est indispensable de pouvoir continuer à compter sur l'expertise de l'Office fédéral des transports (OFT), afin de garantir un contrôle optimum des opérateurs. Nous craignons que l'instauration d'un forfait bus soit la première étape d'une réforme qui verrait l'extension du forfait au domaine ferroviaire, ce qui se traduirait par une grande inégalité de traitement envers les cantons qui sont actuellement en phase de rattrapage en matière de développement ferroviaire, à l'image de notre canton.

Vous trouverez, en annexe, la prise de position détaillée du Canton de Genève au travers des réponses figurant dans le catalogue de questions remis dans le cadre de cette consultation.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti

Le président :

Antonio Hodgers

Annexe mentionnée



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de: **République et Canton de Genève**

☒	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

D'une façon générale, le Canton constate que le système actuel de commande du Trafic Régional Voyageurs (ci-après TRV) fonctionne à satisfaction, mais qu'il convient de l'améliorer dans la poursuite d'objectifs supplémentaires nécessaires à un meilleur pilotage par les commanditaires et à l'efficacité accrue des opérateurs de la branche.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le Canton soutient l'ensemble des objectifs de la réforme, particulièrement ceux en lien avec la sécurisation à moyen terme du financement de la Confédération, la mise en cohérence à moyen et long termes de la planification des infrastructures et des offres de transport (moyens et échéances), l'introduction dans des conventions d'objectifs de mesures incitatives à la performance (système de benchmarking et de bonus-malus).

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

La réforme apporte d'importantes avancées sur la majorité des objectifs poursuivis. Avec la poursuite souhaitée du système d'adjudication directe ayant pour corollaire des indemnités basées sur la seule couverture des coûts, il n'y a pas de réelle nouvelle incitation sur le sujet du traitement des bénéfices.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le Canton est d'avis que le réseau national TRV, son financement et sa coordination sont clairement des tâches communes pour la Confédération et les cantons. Un transfert de la responsabilité de la commande aux seuls cantons irait à l'encontre du besoin de coordination des offres à l'échelle régionale et nationale, et aurait un impact fortement négatif sur les finances des cantons. Le Canton estime indispensable que l'engagement de la Confédération soit directement maintenu sur le TRV, tant pour le bus que pour le rail.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Les deux variantes résiduelles formant la présente consultation sont l'aboutissement d'un processus analytique approfondi sur trois ans de tous les systèmes possibles

d'organisation et de financement du TRV. L'élimination des quatre autres variantes plus radicales initialement proposées, basée sur la pesée de leurs avantages et inconvénients respectifs, a été souhaitée par une très large majorité des organismes consultés. Dès lors, il semble inutile d'inclure à nouveau cette réflexion dans le projet de « Répartition des tâches II », dans la mesure en outre où les trois principes juridiques fondamentaux de la RPT (la subsidiarité, l'équivalence fiscale et l'autonomie organisationnelle et financière des cantons), sont respectés avec les deux variantes mises en consultation.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Le Canton soutient l'idée d'inclure les petits projets d'innovation dans les conventions d'objectifs signées avec les opérateurs, avec possibilité de les financer au travers des réserves constituées par ceux-ci. Il est également très favorable au principe du soutien direct de la Confédération, qui prévoit d'allouer annuellement, au travers du crédit d'engagement fédéral pour le TRV, une enveloppe de 5 millions de francs pour financer les grands projets d'innovation. La possibilité que des tiers participent financièrement à ces projets rencontre également l'approbation du Canton. Compte tenu de la rapidité des évolutions technologiques, le Canton estime toutefois le montant de cette enveloppe notablement insuffisant.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques:

Avec la Réforme, le système actuel d'utilisation des excédents (article 36 de la LTV) est maintenu et ne constitue pas un effet incitatif supplémentaire. La possibilité nouvelle d'exiger des opérateurs une réserve supplémentaire à affectation obligatoire constitue plus un avantage pour les commanditaires qu'une mesure incitative pour les opérateurs.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Dans la mesure où la Confédération ne financerait pas la totalité d'une offre sur une ligne, il ne semble pas y avoir de justifications pour renforcer des critères économiques.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Le Canton est d'avis de créer un système national homogène de benchmarking pour autant qu'il soit différencié par mode, par type de lignes de transport, par contexte géographique et urbain, selon des caractéristiques qui resteront à définir. Compte tenu du

nombre et de la variété des transporteurs en Suisse, un système homogène et différencié permettra de challenger les performances d'opérateurs comparables et de mieux négocier les offres. L'impact financier pourrait être important pour les commanditaires et les opérateurs, dans la mesure où le benchmarking serait assorti d'un système de bonus-malus se référant à des critères de qualité objectivement mesurables, tels que la fiabilité, la ponctualité et la propreté. Les commanditaires pourraient alors être amenés à payer un bonus aux opérateurs si les objectifs fixés sont dépassés mais les opérateurs payeront une pénalité aux commanditaires si la valeur constatée est inférieure à la valeur fixée.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Le Canton est favorable à la poursuite d'un engagement fort de la Confédération pour une commande toujours conjointe des offres du TRV. Il craint que l'acceptation de la variante « Séparation partielle » soit une étape vers l'extension du système de la contribution fédérale forfaitaire au domaine ferroviaire.

Par ailleurs, au regard de l'affaire « CarPostal », nous nous interrogeons sur la cohérence entre les conséquences, notamment financières, de la variante « Séparation partielle » et la décision annoncée récemment par l'OFT d'un contrôle renforcé des opérateurs par la Confédération.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Augmenter sensiblement le montant affecté annuellement aux grands projets d'innovation dans le crédit d'engagement de la Confédération pour le TRV.

Mettre en place un benchmarking différencié ambitieux et efficace, tant au service des opérateurs que des commanditaires.

Modifier la répartition de l'utilisation des excédents à 50/50 entre la mise en réserve obligatoire et la libre disposition.

Modifier le plafond absolu de 25% à 15% ou 20% du chiffre d'affaire annuel.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Pour le Canton de Genève, l'engagement direct de la Confédération est le garant d'un bon fonctionnement du système du TRV. L'autonomie à laquelle il est fait allusion ne

représente pas un progrès pour les cantons, notamment sur le plan financier.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

L'engagement de la Confédération en tant que commanditaire et financeur direct de l'ensemble du TRV sur le moyen terme, avec une visibilité accrue de 4 + 4 ans (crédit d'engagement et intentions pour la période subséquente), représente le système le plus approprié. Par ailleurs, le système proposé d'indexation du forfait financier pour les bus, basé sur l'inflation et la croissance démographique, fait sens mais n'est pas favorable à un développement important des offres de bus (effet de seuil). Il prêterait les cantons qui sont en phase de rattrapage de leur offre de transport, comme le canton de Genève.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Le Canton souhaite une efficace mise en concordance des échéances des conventions d'objectifs, des durées des concessions, des crédits d'engagement de la Confédération et des périodes de commandé.

Il sollicite par ailleurs d'avoir connaissance de la méthodologie de construction des taux nationaux utilisés par certains opérateurs dans leurs offres de transport, tels que les taux de coûts de structure ou de distribution, ces taux influençant fortement le coût des offres.

per E-Mail
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Glarus, 13. August 2019
Unsere Ref: 2019-100

Vernehmlassung i. S. Reform des Regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Hochgeachtete Frau Bundesrätin

Sie gaben uns in genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne zum von Ihnen zugestellten Fragekatalog wie folgt vernehmen:

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

Ja. Wir unterstützen die Motionsanliegen, wonach Reformvorschläge zur langfristigen Sicherung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) zu unterbreiten und das Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abzustimmen ist. Zudem ist die Planungssicherheit der Besteller und Transportunternehmen durch die Harmonisierung und Vereinfachung des Bestellverfahrens anzustreben.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

Ja. Wir unterstützen die Reformziele. Folgende Ziele sind zu priorisieren:

- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots erhöhen
- Unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerung bei den Transportunternehmen fördern

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Ja. Unseres Erachtens werden die Reformziele erreicht.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

Ja. Die Variante ist für den Kanton Glarus keine Option. Als Kleinkanton müsste der Kanton zur Übernahme der damit verbundenen Aufgaben wie z.B. die subventionsrechtliche Prüfung der Busofferten die Personalressourcen und das notwendige Fachwissen aufbauen. Der Auf-

wand wäre im Vergleich zum bestellten Angebot sehr gross und daher nicht verhältnismässig. Gesamthaft gesehen überwiegen die Nachteile der Variante «Teilentflechtung» klar gegenüber der Variante «Optimierung».

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projekts «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

Nein. Die Bestellung des RPV soll eine Verbundaufgabe zwischen dem Bund und den Kantonen bleiben.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Ja. Wir erachten diese als ausreichend.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschussverwendung richtig gesetzt?

Die Anreize sind grösstenteils richtig gesetzt. Jedoch gibt es bezüglich der Präzisierung der Überschussverwendung von unserer Seite Anpassungsbedarf:

Gemäss Ziff. 1.3 Bst. e des erläuternden Berichts zur Reform des regionalen Personenverkehrs soll neu gesetzlich ermöglicht werden, dass «auch bei den nicht vom Bund mitbestellten Angeboten die Besteller-Kantone von Transportunternehmen die Äufnung einer zweckgebundenen Spezialreserve vorschreiben können». Diese Möglichkeit begrüssen wir ausdrücklich. Leider wird in Art. 36 Abs. 3 des Gesetzesentwurfs bei der Variante Optimierung diese Möglichkeit unnötigerweise auf die Angebote des konzessionierten Verkehrs eingeschränkt. Auf Linien mit kantonalen Bewilligungen gäbe es demzufolge keine Möglichkeit, eine Spezialreserve vorzuschreiben. Die Unternehmen könnten auf diesen Linien vollständig über einen allfälligen Überschuss verfügen. Dies lehnen wir klar ab.

Antrag: In Art. 36 Abs. 3 der Variante Optimierung ist die Präzisierung «des konzessionierten Verkehrs» ersatzlos zu streichen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

Nein. Den unterschiedlichen Gefässgrössen von Bus und Bahn ist bei der zukünftigen Festlegung der Überangebote Rechnung zu tragen. Die Anforderungen bei Buslinien sollen dabei gesenkt werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

Ja. Wir begrüssen ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien (mit und ohne Bundesbeteiligung), sofern dieses System aussagekräftige Vergleiche über die ganze Schweiz zulässt.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

Wir bevorzugen klar die Variante «Optimierung». Damit wird die bewährte Verbundaufgabe im RPV beibehalten. Es entsteht keine Lastenverschiebung zu Ungunsten der Kantone durch höhere administrative Aufwände bei der Busbestellung. Auch tragen die Kantone das ungewisse finanzielle Risiko der «Buspauschale» nicht mit.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

Nein, mit Ausnahme des Antrags in Frage 6.

11. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

Nein. Wir lehnen die Variante «Teilentflechtung» gesamthaft entschieden ab.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Nein. Aus unserer Sicht besteht kein weiterer Überprüfungs- oder Reformbedarf.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Dr. Andrea Bettiga
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

versandt am: **14. Aug. 2019**



Sitzung vom

06. August 2019

Mitgeteilt den

06. August 2019

Protokoll Nr.

550

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

GS / UVEK

07. AUG. 2019

Nr.

Per E-Mail inkl. Beilage (Word und PDF-Format) an: konsultationen@bav.admin.ch

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) - Vernehmlassung

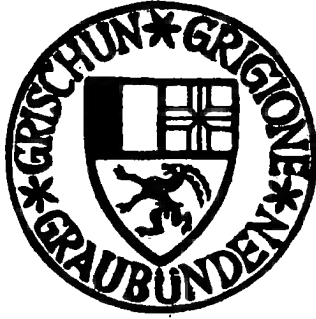
Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf das Schreiben des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 17. April 2019 und nutzen gerne die Gelegenheit, uns zum eingangs erwähnten Sachgeschäft vernehmen zu lassen.

Die Regierung des Kantons Graubünden erachtet den Reformbedarf gemäss Motionsanliegen als nicht gegeben. Mit der Bahnreform 0 wurde 1996 das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr in der Schweiz eingeführt. Insbesondere die Abkehr von der Defizitdeckung zugunsten einer Planabgeltung mit Gewinn-/Verlustrisiko bei der Transportunternehmung sowie die Federführung des Bestellverfahrens bei den Kantonen als Verbundaufgabe haben sich bewährt. Sollte das entspre-

chende Gesetzgebungsprojekt dennoch fortgesetzt werden, ist die Variante "Optimierung" vorzuziehen. Detailliertere Ausführungen zu den einzelnen Erlassbestimmungen sind aus dem beiliegenden Fragebogen zu entnehmen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Für die Berücksichtigung der vorgebrachten Bemerkungen und Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Jon Domenic Parolini

Daniel Spadin

Beilage:

Vernehmlassung Reform RPV: Fragebogen

Kopie an:

- Bündner Parlamentarier in den Eidgenössischen Räten
- Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement, intern
- Amt für Energie und Verkehr Graubünden, intern



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Graubünden	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es besteht ein Verbesserungspotenzial, aber ein eigentlicher Reformbedarf ist aus unserer Sicht grundsätzlich nicht gegeben.

Mit der "Bahnreform 0" wurde 1996 das Bestellverfahren im RPV CH eingeführt, welches sich sehr bewährt hat und wesentlich zum Aufschwung des öffentlichen Verkehrs beigetragen hat. Insbesondere die Abkehr von der Defizitdeckung im Nachhinein zugunsten einer Planabgeltung mit Gewinn-/Verlustrisiko bei der Transportunternehmung, einer Verkehrsmittel- und Verkehrsunternehmensneutralen Finanzierung der Abgeltungen sowie der Regionalisierung (Federführung Bestellverfahren bei den Kantonen) sind bewährte Eckpfeiler des Bestellverfahrens, welches als wichtige NFA-Verbundaufgabe von Bund und Kantonen partnerschaftlich durchgeführt wird.

Verbesserungspotential besteht noch unter anderem bei der Tarifgestaltung und Trennung SBB Regional- und Fernverkehrslinien etc. (siehe auch Bemerkungen zu Frage 10).

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Sofern eine Reform durchgeführt wird, sind vernünftige Anreize für die Transportunternehmen für unternehmerisches Handeln, Effizienz- und Qualitätssteigerung zu schaffen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits in den Bemerkungen zur Frage 1 erwähnt, besteht noch Verbesserungspotential bezüglich Tarif als wesentlichem Bestandteil der Abgeltungshöhe RPV (Rollen Transportunternehmungen/Preisüberwacher/Besteller bei der Festlegung der Tarife/-sortiment) wie auch bei der relativ willkürlichen Trennung in SBB Regional- und Fernverkehrslinien (Konzession FV SBB; Abschöpfung/Höhe Deckungsbeitrag etc.), welche mit der vorgelegten Reform nicht abgedeckt sind.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die dargelegten Gründe für das Verwerfen der dritten Variante "Kantonalisierung" kann nachvollzogen werden und wird auch vom Kanton unterstützt.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Rein sektoriellen Entflechtungsbestrebungen sind Grenzen gesetzt. Wenn dies jedoch innerhalb des Projekts "Aufgabenteilung II" grundsätzlich verfolgt wird, könnte dies eine Chance sein, den Föderalismus insgesamt zu stärken und auch die Frage der Lastenverteilung zwischen den Staatsebenen anzugehen.

Wobei auch hier im Bereich RPV Neuregelungen bezüglich Tarifgestaltung und Trennung SBB Regional- und Fernverkehrslinien anzugehen wären.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Kredithöhe von jährlich nur 5 Mio. Franken ist zu tief. Sie soll zudem nicht zulasten des bestehenden RPV-Kredits finanziert werden, sondern über eine neue Kreditrubrik.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es werden so Anreize für das Innovationsverhalten der Unternehmen gesetzt.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der teilweise Rückzug des Bundes bei der Grunderschliessung würde primär die Rand- und Bergregionen treffen, welche aus raumplanerischen und regionalpolitischen Überlegungen zu fördern wären.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einer Einführung eines einheitlichen Benchmarking-Systems stehen wir positiv gegenüber, jedoch sollte dies den regionalen Besonderheiten Rechnung tragen, ansonsten es nicht die erwünschte Wirkung zeitigt und nur zu einem administrativen Aufwand für Kantone und Transportunternehmungen führt.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Wie bereits unter Bemerkungen bei Frage 1 erwähnt, bewährt sich das jetzige System, weshalb einzig die Variante "Optimierung" favorisiert würde, wenn überhaupt.

Bei der Variante Teilentflechtung gibt es zuviele unbekannte Punkte, die einer fundierten Erklärung bedürfen und somit einer Zustimmung entgegenstehen. Welche Auswirkungen hat beispielsweise die Ablösung der linienbezogenen Abgeltung des Bundes durch eine Pauschale auf einen weiteren Angebotsausbau des Kantons wie die Einführung eines Halbstundentakts? Wäre dieser Ausbau weiterhin finanziell gesichert? Für den Vollzug von Kontrollaufgaben müssten auch die entsprechenden Kapazitäten sowie Kompetenzen der Kantone aus- und aufgebaut werden, was nicht effizient wäre, nebst dem, dass gesetzliche Grundlagen neu geschaffen werden müssten.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Festlegung Tariffhöhe und -sortiment (Rollen Transportunternehmung, Besteller, Preisüberwacher) / Trennung Eigner- und Bestellerfunktionen Bund / Rolle der Konzessionen / Hinterfragung der Trennung von sog. eigenwirtschaftlichen/abgeltungsberechtigten SBB-Angeboten (Aufteilung Fernverkehr/Regionalverkehr).

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Wir verzichten auf eine Stellungnahme zu dieser Frage, da wir die Variante "Optimierung", wenn überhaupt, bevorzugen.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich wird dies unterstützt. Mit Bezug auf die Variante "Teilentflechtung" siehe die Bemerkungen unter Frage 9.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Die Abstützung auf das Bevölkerungswachstum benachteiligt die alpinen Regionen bzw. die Randregionen generell.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

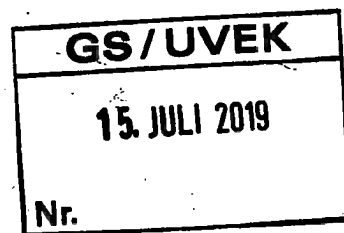
- Klarere gesetzliche Regelung der Kompetenzen der kantonalen Finanzkontrollen bei Prüfungen von ausserkantonalen Transportunternehmungen bzw. Bundesbetrieben, welche erhebliche Abgeltungsbeiträge von Seiten des Kantons erhalten.

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne



Delémont, le 2 juillet 2019

**Procédure de consultation fédérale « Réforme du transport régional de voyageurs
(modification de la loi sur le transport de voyageurs) »**

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de modification de la loi sur le transport de voyageurs.

Cette réforme vise à rendre le transport régional finançable et efficient sans en diminuer la qualité. Le Gouvernement soutient ces objectifs de même que l'accroissement de la planificabilité et de la prévisibilité de l'offre sous les aspects de prestations et de financement.

Le Gouvernement soutient la variante « Optimisation », et cela pour les raisons suivantes :

- Le « désengagement » partiel de la Confédération dans la variante « Séparation partielle » affaiblirait la position des cantons vis-à-vis des entreprises.
- La variante « Optimisation » oblige les cantons et les entreprises de transport par bus à conclure des conventions d'objectifs ou des conventions d'adjudication suite à des mises au concours. Ceci permet d'avoir une certaine sécurité sur le financement de manière fiable.
- Les intentions financières pour les années 5 à 8, permettant d'accroître les possibilités de planifier les offres et les financements, sont obligatoires dans la variante « Optimisation », alors que cela n'est pas prévu dans la variante « Séparation partielle ».
- La variante « Optimisation » présente l'avantage de permettre à la Confédération de contrôler de manière plus approfondie les entreprises de transport sous l'angle du droit des subventions, ce que ne prévoit pas la variante « Séparation partielle ». Or, cela semble absolument indispensable, notamment en regard de la récente « affaire CarPostal ».
- La variante « Optimisation » présente l'avantage d'améliorer la coordination entre cantons et entre la Confédération et les cantons, ce qui apparaît nécessaire pour le bien de l'offre générale des transports publics et pour la chaîne des transports, donc, au final, pour les voyageurs.

La variante « Séparation partielle » et le désengagement de la Confédération dans la commande de l'offre de bus comporte d'importants risques, de surcroît pour un canton tel que le Jura. A l'opposé, la variante « Optimisation » est basée sur un système qui a fait ses preuves et le renforce encore davantage. Vous trouverez dans le catalogue des questions annexé les réponses apportées par le canton du Jura.

En vous remerciant de l'avoir consulté et l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Annexe : réponses au catalogue des questions

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☒	Canton du Jura
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur:	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Tout en sachant que le système actuel fonctionne globalement bien

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Le financement par les cantons serait fragilisé par la réforme telle qu'elle est proposée dans la variante « Séparation partielle ».

La variante « Séparation partielle » limite fortement les possibilités de développement de l'offre de transport par bus pour les cantons qui jouissent d'une capacité financière limitée.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☒ Variante « optimisation » ☐ Variante « séparation partielle » ☐ Aucune

Remarques:

Le « désengagement » partiel de la Confédération dans la variante « Séparation partielle » affaiblirait la position des cantons vis-à-vis des entreprises.

La variante « Optimisation » oblige les cantons et les entreprises de transport par bus à conclure des conventions d'objectifs ou des conventions d'adjudication suite à des mises au concours, ce qui permet d'avoir une certaine sécurité sur le financement de manière fiable.

Les intentions financières pour les années 5 à 8, permettant d'accroître les possibilités de planifier les offres et les financements, sont obligatoires dans la variante « Optimisation » et non à la variante « Séparation partielle ».

La variante « Optimisation » présente l'avantage de permettre à la Confédération de contrôler de manière plus approfondie les ET sous l'angle du droit des subventions du TRV, ce que ne prévoit pas la variante « Séparation partielle ». Or, cela nous semble absolument indispensable.

La variante « Optimisation » présente l'avantage d'améliorer la coordination entre cantons et entre la Confédération et les cantons, ce qui nous apparaît nécessaire pour le bien de l'offre générale des transports publics et pour la chaîne des transports, donc, au final, les voyageurs.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Dans le sens de la préférence donnée par le canton du Jura à la variante « Optimisation »

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Dans le sens de la préférence donnée par le canton du Jura à la variante « Optimisation »

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per Email (Word und PDF):
konsultationen@bav.admin.ch
christoph.herren@bav.admin.ch

Luzern, 2. Juli 2019

Protokoll-Nr.: 785

**Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbe-
förderungsgesetzes)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Reform des regi-
onalen Personenverkehrs im Grundsatz begrüssen. Unsere teilweise aber kritischen Bemer-
kungen zu einzelnen Themen und Hinweise auf Optimierungen haben wir im beigelegten
Fragenkatalog erfasst.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer
Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage:

- Fragenkatalog Reform des regionalen Personenverkehrs - Stellungnahme Kanton
Luzern



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Luzern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens ist zu forcieren; dazu gehören effizienteres Abwickeln auf Bestellerseite, aussagekräftiges Benchmarking über die ganze CH, eine nationale Datenbank für sämtliche Transportunternehmer-Daten inkl. Finanzierung und damit Reduktion von Schnittstellen und Doppelspurigkeiten.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die zentralen Massnahmen sind für die Kantone nicht bindend (z.B. Verpflichtungskredit), konkrete Vorschläge für die Vereinfachung der Abwicklung fehlen (z.B. zwingende Koordination und Delegation von Aufgaben bei den Kantonen oder eine zentrale Datenbank für Offert- und Finanzierungsdaten).

Mehrjährige Zielvereinbarungen sind nicht zwingend zielführend, sprich effizienzsteigernd und abgeltungssenkend. Die Erarbeitung und anschliessend die Überwachung der Einhaltung der Zielwerte erfordert Ressourcen, gleichzeitig sind weiterhin die Offerten im Rahmen des Bestellverfahrens einzureichen.

Bei der Variante Teilentflechtung wird bei Kantonen mit kantonsüberschreitenden Linien keine Vereinfachung erreicht, im Gegenteil, es müssen neue Gremien aufgebaut werden, die die bisherigen Aufgaben des BAV für den Busbereich abdecken. Dies führt zu Doppelspurigkeiten und Zusatzkosten für die Kantone und auch für Transportunternehmen, die sowohl Bahn- als auch Busleistungen anbieten, wird der Administrationsaufwand zunehmen.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Diese Variante würde dem Ziel "Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen" widersprechen. Die Kantone müssten Kompetenzen aufbauen, sei es jeder einzeln oder gesamtschweizerisch. Unter dem Strich wird damit weder ein Effizienzgewinn erreicht noch Kosten gesenkt, es dürfte wohl eher das Gegenteil der Fall sein.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es müssten nicht nur Innovationsprojekte unterstützt werden, sondern v.a. Projekte, die eine nationale oder mindestens Transportunternehmen übergreifende Wirkung erzielen. Nicht nur Wettbewerb unter den Transportunternehmen, sondern Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen sind zu fördern.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Präzisierung hat u. E. keinen Einfluss auf den Anreiz. Der Fokus ist grundsätzlich falsch gesetzt. Der Anreiz für die Transportunternehmen besteht heute darin, möglichst hohe Gewinne zu erwirtschaften und somit möglichst hohe Risikozuschläge in den Offerten einzurechnen. Die Besteller haben demgegenüber das Interesse, keine zu hohen Abgeltungen zu zahlen, da die Transportunternehmen zusätzliche Mittel für bewilligte oder ausgewiesene Investitionsfolgekosten oder Projekte erhalten und neu auch für Innovationsprojekte. Überschüsse, d.h., zu viel bezahlte Abgeltungen und damit Steuergelder, müssen daher im öV-System bleiben. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb es ein Anreiz sein soll, wenn Gewinne ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung sein sollen. Je höher dieser Freibetrag ist, desto tiefer ist die Risikobereitschaft der Transportunternehmen. Anreizmechanismen müssen überdurchschnittliche Leistungen berücksichtigen. Wenn es nur finanzielle Anreize gibt, werden zu hohe Kosten und zu tiefe Erlöse geplant. Wer Gewinne erzielt, weil sich z.B. Erlösverteilungsschlüssel ändern oder Zinsen oder Dieselpreise tiefer sind, soll diesen in der Schwankungsreserve belassen müssen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grundsicherung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das bereits existierende Benchmarking-System der Kantone AG, BE, BL, LU, SG, SO und TG ist weiter zu entwickeln und zu verfeinern, die gemachten Erfahrungen müssen

eingebraucht werden können.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Die Variante Optimierung baut auf dem bewährten System auf und entwickelt dieses weiter. Mit der Bundeskoordination im regionalen Personenverkehr ist eine Harmonisierung, Koordinierung und schweizweite Übersicht über die Bestellung des regionalen Personenverkehrs gegeben.

Die Variante Teilentflechtung weist hingegen grosse Nachteile und Risiken auf. Es werden zwar einige Schnittstellen in der Bestellung des Busverkehrs zwischen dem Kanton und dem Bund beseitigt, aber auf der anderen Seite werden auch wieder neue Schnittstellen mit Koordinationsbedarf aufgebaut. So müssen der Bus- und der Bahnverkehr verstärkt aufeinander abgestimmt werden. Rund 15% der Buslinien führen über zwei oder mehrere Kantone. Die Kantone müssten daher entsprechende Regeln einführen und Strukturen aufbauen, welche die Bestellung koordiniert und im Streitfall regelt. Weiter verfügen nur die grössten Kantone über die nötigen Ressourcen, die Busbestellung kompetent alleine durchzuführen sowie die Rechnungen der Transportunternehmen zu prüfen. Diese beiden Punkte werden bei der Variante Teilentflechtung dazu führen, dass die Kantone eine gemeinsame, zentrale Stelle zur Busbestellung aufbauen müssen, welche die bisherigen Aufgaben des BAV für den Busbereich abdeckt. Ein weiterer Schwachpunkt bei der Variante «Teilentflechtung» ist die fehlende Aufsicht des BAV über die Busunternehmen. Die Aufsicht müsste dezentral durch die Kantone wahrgenommen werden. Wie der Fall «Postauto» zeigt, kann dies äusserst aufwendig sein. Ob dieser Fall bei einer dezentralen Aufsicht auch hätte vollends aufgedeckt werden können, ist fraglich. Die Variante Teilentflechtung führt damit zu Doppelspurigkeiten und Zusatzkosten für die Kantone. Für Transportunternehmen, die sowohl Bahn- als auch Busleistungen anbieten oder in mehreren Kantonen im Busbereich tätig sind, wird der Administrationsaufwand zunehmen.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Betriebsmittelgenehmigungen: nicht zwingend Genehmigung durch sämtliche betroffenen Kantone, wenn deren Anteil sehr gering ist.

Digitale Bestellplattform: Sie ist auf den Erfahrungen bei den Kantonen, die bereits eine öV-Datenbank in Betrieb haben, aufzubauen. Die Bestellplattform muss zwingend auch für den Ortsverkehr tauglich sein und zudem die Finanzierung abbilden.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Grundsätzlich ist zu verhindern, dass es individuelle kantonale Lösungen für den be-

stellten Regionalverkehr gibt (Art. 28 Abs. 6 lässt genau dies zu, es können kantonale Regelungen erlassen werden, die nicht aufeinander abgestimmt werden müssen). Beim Wachstum des pauschalen Beitrags an die Kantone sind auch grosse Verkehrserzeuger (z.B. Einkaufszentren, Schulcampus, Arbeitsplätze) zu berücksichtigen (Art. 30b).

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb nur das BAV finanzielle und qualitative Kennzahlen erheben darf (Art. 31a bis). Die Kantone müssen diese Möglichkeit auch erhalten. Sie sollen auch dazu verpflichtet werden können, diese in geeigneter Form zu veröffentlichen, also allen Bestellern zugänglich zu machen. Alternativ soll dies das BAV auf Antrag oder Anregung der Kantone machen müssen (Art. 31a bis, Abs. 2 spricht von "allen bestellten Angeboten", ob dies auch den von den Kantonen allein bestellten Regional- und Ortsverkehr umfasst, ist unklar.)

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Dem erläuternden Bericht lässt sich generell nur ungenügend entnehmen, welche finanziellen Auswirkungen die beiden zur Diskussion stehenden Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung» für die Kantone haben werden. Zwar sollen die Beiträge des Bundes an den Regionalverkehr grundsätzlich weitergeführt und auch künftig an die veränderten Bedürfnisse, Kosten und Erträge angepasst werden. Uns stellt sich jedoch die Frage, ob das nur für die Gesamtheit aller Kantone gilt oder ob es zu Umverteilungen zwischen den Kantonen kommen könnte, welche für den Kanton Luzern negative Auswirkungen mit sich bringen würden.

Bei der Variante Teilentflechtung geht die Bestellung von Bus- und Schifflinien vollständig in die Kompetenz und Verantwortung der Kantone über. Gemäss erläuterndem Bericht wird sich der Bund finanziell im selben Umfang wie bisher am Angebot beteiligen, er wird seine Beiträge künftig jedoch in Form von Pauschalbeiträgen an die Kantone leisten. Die bisherigen Bundesbeiträge sollen als Sockelbeträge der Buspauschale weitergeführt werden (Schifflinien mit Erschliessungsfunktion werden wie Buslinien finanziert). Das Kreditwachstum für die neue «Buspauschale» soll indexiert werden (Teuerung plus Bevölkerungswachstum). Ein unumgänglicher künftiger Ausbau des Busangebots, welcher das Bevölkerungswachstum übersteigt, müsste folglich vom jeweiligen Kanton allein getragen werden. Was würde das für den Kanton Luzern bedeuten?

Beim Wachstum des pauschalen Beitrags an die Kantone sind auch grosse Verkehrserzeuger (z.B. Einkaufszentren, Schulcampus, Arbeitsplätze) zu berücksichtigen (Art. 30b).

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Finanzielle und qualitative Kennzahlen sollen auch durch die Kantone eingefordert werden dürfen resp. was der Bund erhält, muss stets auch an die betroffenen Kantone abgegeben werden müssen. Dies gilt für Benchmark-Werte genauso wie für Ist-Rechnungen.

Aus dem Bericht geht unseres Erachtens auch nicht hervor, wie konkret die auf S. 16 genannte Massnahme «gemeinsame (EDV-)Lösung für Datenerfassung der Offerten» auszugestalten ist und mit dem Datenschutzrecht vereinbar ist. Dies ist zu präzisieren.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Consultation de la réforme du trafic régional voyageur (TRV)

Madame la conseillère fédérale,

Nous vous remercions pour votre consultation sur le projet de réforme du TRV envoyé par courriel de l'Office fédéral des transports (OFT) du 17 avril 2019. Vous trouvez ci-dessous la prise de position sur l'objet susmentionné du gouvernement de la République et Canton de Neuchâtel.

1. Situation actuelle

1.1. Efficience limitée des indemnités et manque d'incitation

Le taux de couverture des coûts par les recettes dans le trafic régional voyageur (TRV) n'est que de 50 % en moyenne suisse. La ZVV avec un des meilleurs taux atteint globalement 69 %. Une maîtrise des dépenses et surtout des recettes permet d'atteindre un tel taux. Les pouvoirs publics paient deux milliards de francs par année pour le TRV avec une croissance annuelle de quelque 2 %.

Il n'y a pas suffisamment d'incitation à l'efficience pour les entreprises de transport. Les pertes d'exploitation étant financées par les commanditaires (Confédération, cantons, communes). Les pressions endogènes à l'entreprise et aux autres partenaires sont généralement plus importantes que les pressions externes exercées par les commanditaires. En conséquence, contrairement aux autres domaines de l'économie, la productivité n'a guère progressé ces dix dernières années. Les coûts par voyageur-kilomètre sont restés stables.

Les mises au concours largement mises en œuvre dans les autres pays européens (France, Allemagne, etc.) restent des exceptions en Suisse (environ 35 dans le TRV depuis la réforme de 1996). Actuellement, la base légale permet réellement que des mises au concours pour le domaine des lignes de bus. Elle est de plus fortement limitée selon la volonté du parlement.

NE

Le renouvellement systématique des concessions pour 10 ans limite la marge de manœuvre des commanditaires.

1.2. Conditions cadre instables pour les entreprises de transports

Actuellement, les discussions biannuelles entre les commanditaires et les entreprises de transports sur le niveau des indemnités sont souvent difficiles et perdurent au-delà du début de la période horaire. Ceci empêche une planification financière stable. Les entreprises ne peuvent en conséquence pas développer des visions stratégiques et demandent de meilleures garanties de financement.

Elles jugent également les contraintes administratives trop élevées et désirent plus de liberté d'entreprise.

2. Proposition du Conseil fédéral

Une organisation de projet paritaire (canton, Confédération) a été mise sur pied et a permis de proposer deux variantes pour la réforme TRV. L'objet supérieur de la réforme est de permettre le financement pérenne du TRV et d'assurer une haute qualité pour les usagers. Les variantes prévoyant une cantonalisation du TRV ont été rejetées dès le début des réflexions. Il est reconnu que le TRV est une tâche commune (Confédération, canton) et importante pour la cohésion nationale. La compensation de la contribution des cantons au FIF par le cofinancement de la Confédération au TRV a également été écartée. Cela conduirait à d'importantes inégalités entre les cantons.

Certaines mesures ont déjà été mises en œuvre comme le crédit d'engagement sur quatre ans de la Confédération et le benchmark pour certains cantons.

2.1. Variante « optimisation »

La variante « optimisation » prévoit la mise en œuvre systématique de conventions d'objectifs pour les entreprises de transports (durée de 4 à 6 ans) et un engagement financier des commanditaires sur quatre ans (crédit d'engagement). Finalement, la Confédération renonce à imposer le crédit d'engagement aux cantons en raison des différentes bases légales. Néanmoins, elle le recommande vivement. Un benchmark de l'efficacité des différentes entreprises de transports est proposé.

Afin que la durée des concessions soit compatible avec la durée des conventions d'objectifs, la Confédération prévoit de prolonger la durée des concessions à 12 ans. Au vu des contraintes que cela imposerait pour les mises au concours, cela n'est pas jugé opportun. La durée de 10 ans est suffisante. La durée d'amortissement d'un bus est d'ailleurs généralement inférieure à 10 ans.

2.2. Variante « séparation partielle »

Cette variante reprend les caractéristiques de la variante précédente et ajoute le principe d'une commande exclusive des cantons pour le TRV bus. La Confédération se limite ainsi à financer un montant annuel indexé. Le TRV train reste inchangé, soit une commande conjointe (Confédération, canton). Le rôle des cantons serait donc renforcé, avec ses opportunités et risques.

3. Évaluation des variantes

3.1. Variante « séparation partielle »

Forces :

- suppression de la séparation artificielle entre le TRV bus et le TL bus (trafic local) ;
- marge de manœuvre plus grande pour les cantons ;
- négociation facilitée par un seul commanditaire ;
- meilleure prise en compte des réalités économiques cantonales dans les négociations ;
- renforcement du rôle du contrôle cantonal des finances.

Faiblesses :

- difficile vue d'ensemble du marché suisse ;
- croissance du montant forfaitaire ne tenant pas compte des besoins réels ;
- manque d'incitation positive pour les entreprises.

3.2. Variante « optimisation »

Force :

- Continuité avec le système actuel, commande conjointe (Confédération, canton) pour tout le TRV.

Faiblesses :

- Pas d'évolution en particulier pour l'incitation à l'efficience ;
- Pas d'amélioration de la stabilité financière en raison du long processus de double commande pour les TRV bus ;
- Manque d'incitation positive pour les entreprises.

4. Position du canton

La variante « optimisation » constitue la variante la moins risquée car ses impacts sont facilement prévisibles. Néanmoins, la plus-value entre autre sur le niveau des indemnités payées par les cantons est faible.

La variante « séparation partielle » est privilégiée en raison de la marge de manœuvre plus importante pour les cantons. Il convient cependant de mettre en place les compétences nécessaires dans les cantons afin de bénéficier pleinement de cette nouvelle marge de manœuvre.

Un assouplissement des possibilités de réaffectation des éventuels bénéfices des entreprises de transport doit être également proposé. Les entreprises doivent être plus efficaces grâce à des mesures contraignantes mais également incitatives.

Finalement, il est essentiel qu'un benchmark au niveau national soit mis en œuvre pour les lignes de bus. Un benchmark au niveau régional n'apporte aucune plus-value. Ceci est essentiel afin de soutenir les cantons dans leurs nouvelles tâches.

5. Analyse du projet de loi sur le transport voyageur (LTV)

5.1. Variante « séparation partielle »

Art. 30 (b) : la croissance de la contribution forfaitaire fédérale est fonction de l'indice des prix à la consommation et de la croissance démographique. Les cantons à croissance démographique modeste ne doivent pas être préférentiels par le mode de calcul.

Art. 31 (b^{bis}) : Le règlement des litiges apporte de la clarté au processus. Cela est une plus-value manifeste.

Art. 31 (c, al. 1) : la planification des mises au concours et leur publication s'appliquera également au trafic local (TL). Ceci en raison de la suppression de la différence entre TRV et TL. Cela pourrait créer une lourdeur administrative supplémentaire. Une solution pragmatique doit être recherchée. Par exemple, le remplacement de la planification des mises au concours par une annonce préalable aux entreprises de transports.

Art. 32 : La LTV actuelle mentionne de nombreuses limitations pour la mise aux concours des lignes TRV, en particulier l'obligation de la planification. Ces contraintes s'appliquent donc nouvellement au TRV et au TL pour les bus. Comme indiqué ci-dessus cela n'est pas idéal. Il est proposé de remplacer cette condition par une information préalable aux entreprises 3 mois avant la fin de leur concession.

Art. 36 : Le principe de l'affectation du bénéfice à la réserve et inversement en cas de perte est soutenu. Néanmoins afin de créer des incitations positives pour les entreprises utiles au système des transports publics, il est proposé de laisser plus de marge de manœuvre aux entreprises pour les investissements dans l'innovation (par exemple 50% du bénéfice utilisable pour les projets soutenant l'innovation). Dans le cas des mises aux concours, il est proposé que les entreprises puissent bénéficier librement totalement du bénéfice, les risques étant pleinement à leur charge.

5.2. Variante « optimisation »

Idem variante « séparation partielle » pour, Art. 31 (b^{bis}), Art. 32, Art. 36.

6. Projet connexe : nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons

Dans le cadre de la réforme TRV, les cantons avec l'OFT ont défini que le TRV était une tâche commune (Confédération, cantons). Les deux variantes proposées en tiennent compte, dans le cadre de la variante séparation partielle, la Confédération se limite à financer un montant forfaitaire.

Le projet de nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ne doit donc pas intégrer le domaine du TRV. Une délégation complète aux cantons est clairement refusée.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 août 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexe : un catalogue de questions



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☒	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: République et canton de Neuchâtel Château 2000 Neuchâtel	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le système actuel fonctionne. Néanmoins, il n'y a pas assez d'efficience de la gestion des indemnités de transports. Des mesures supplémentaires pour augmenter les incitations pour les entreprises de transports sont nécessaires.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Il est important de pérenniser le financement ainsi que la qualité du trafic régional voyageur (TRV). L'augmentation de l'efficience des indemnités est importante, par exemple en optimisant les mises au concours.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Oui mais que partiellement. Des mesures complémentaires sont nécessaires (optimisation des mises au concours, utilisation des bénéfices pour l'innovation, benchmark national). La variante « séparation partielle » permet d'aller plus loin que la variante « optimisation ». Il est cependant important que les cantons soient en capacité de reprendre cette nouvelle tâche.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le TRV a été reconnu comme une tâche commune (Confédération, canton). Cela est essentiel pour la cohésion nationale. La conférence des transports (CTP) a confirmé cette position. Les deux variantes retenues par le Conseil fédéral contiennent ce principe. Pour la variante séparation partielle, la Confédération se limite à financer un montant forfaitaire.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Le projet de nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ne doit pas intégrer le TRV. Une délégation complète aux cantons est clairement refusée.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Elles ne sont pas suffisantes. Pour cela, il est proposé que les entreprises puissent utiliser jusqu'à 50% de leur bénéfice pour les projets soutenant l'innovation. Il s'agit ainsi de créer des incitations positives à l'efficacité des entreprises.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Il convient de donner plus de marge de manœuvre aux entreprises, en particulier pour les investissements dans l'innovation.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

Il s'agit ici de différencier les éléments exogènes et endogènes à l'entreprise de transports. Il est préconisé d'augmenter les exigences à l'aide d'un benchmark national. Il n'est pas préconisé de pénaliser les régions périphériques en raison de conditions cadre défavorables et indépendantes de leur volonté.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Oui, l'argument qui consiste à ne pas vouloir comparer les régions entre elles pour des raisons climatiques, salariales, de congestion routière, etc ne fait pas vraiment de sens. Ces éléments sont à considérer lors de la lecture du benchmark.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☐ Variante « optimisation »

☒ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

La variante « séparation partielle » permet d'aller plus loin dans la recherche d'efficacité dans l'utilisation des indemnités. Néanmoins, cela implique une augmentation des compétences dans les cantons (négociation, mise au concours). Sans cela la plus-value sera faible voire contre-productive.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI ☐ NON

Si oui, lesquelles:

- Assouplissement des possibilités de réaffectation des bénéfices des entreprises à l'innovation (50% du bénéfice)
- Optimisation des conditions de mise au concours (Mise en place d'un benchmark national)

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

☒ OUI ☐ NON

Si oui, lesquelles:

- Assouplissement des possibilités de réaffectation des bénéfices des entreprises à l'innovation
- Optimisation des conditions de mise au concours
- Mise en place d'un benchmark national

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

L'autonomie proposée dans le cadre de la variante « séparation partielle » est acceptée. Il est cependant important de remarquer que cela induit un effort de la part des cantons pour être en capacité de reprendre cette nouvelle tâche. Un benchmark national est également essentiel.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

La croissance de la contribution forfaitaire fédérale est fonction de la croissance démographique. Elle ne doit à aucun moment péjorer les cantons à modeste croissance. L'indexation à l'IPC doit être pondérante.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

-



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 2. Juli 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes). Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. April 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen eingeladen, sich zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns dazu wie folgt.

Mit der Motion 13.3663 verlangte das Parlament vom Bundesrat Reformvorschläge für mehr Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens des regionalen Personenverkehrs. Es macht sicherlich Sinn 20 Jahren nach Einführung des neuen Bestellprozesses beim regionalen Personenverkehr diesen einer Überprüfung zu unterziehen.

Was den Kanton Nidwalden betrifft, so beurteilen wir den Bestellprozess des regionalen Personenverkehrs als zielführend. Wir bestellen verschiedene kantonsübergreifende Linien und haben in den letzten Jahren zahlreiche Angebotsausbauten realisiert. Aufgrund dieser Erfahrungen erachten wir den Bestellprozess als sachgerecht und praxistauglich. Der Mangel der fehlenden Finanzierungs- und Planungssicherheit war für uns der Hauptmangel am Bestellprozess. Dieser ist in den letzten Jahren auf Seite Bund mit dem 4-jährigen Verpflichtungskredit und der Umsetzung der Vorlage FABI grösstenteils behoben worden.

Unsere Einschätzung zur vorliegenden Reform des regionalen Personenverkehrs finden Sie in den Antworten im beiliegenden Fragebogen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Alfred Bossard
Landammann



lic. iur. Hugo Murer
Landschreiber

Geht an:

- finanzierung@bav.admin.ch



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Nidwalden
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Nidwalden	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Seit Ende der 90er Jahre wird das Angebot an regionalem Personenverkehr von Bund und Kantonen gemeinsam im Rahmen eines einheitlichen Bestellprozesses geplant und bestellt. Es schadet sicher nichts nach einer solch langen Zeit den Bestellprozess zu analysieren und auf Verbesserungspotential hin zu überprüfen. Wie gross der Reformbedarf schlussendlich ist, hängt von der Sichtweise der Akteure (Bund, Kantone, Transportunternehmen) im Bestellprozess ab. Aus unserer Sicht steht bei der vorliegenden Reform der Aspekt der Finanzierungs- und Planungssicherheit im Vordergrund.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich unterstützen wir die Reformziele. Für uns steht dabei das Ziel "Stärkung der Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr" im Vordergrund. Der Bund sichert schweizweit eine angemessene Grunderschliessung. Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten werden dabei minimiert. Damit wird dem Netzgedanken des öffentlichen Verkehrs (öV) Rechnung getragen. Der Bund hat sicherzustellen, dass die Verkehrserschliessung in der Schweiz nach einheitlichen Grundsätzen vorgenommen wird.

In zweiter Priorität ist es für uns wichtig, dass die Kantone sich auf eine verlässliche, berechenbare und stabile Finanzierung verlassen können. Eine gesicherte Finanzierung erhöht die Planbarkeit von Investitionen und Angebot. Dieses Ziel ist weitgehend erreicht. Der Bund hat mit dem 4-jährigen Verpflichtungskredit die Verbindlichkeit verbessert. Bei den Kantonen sind längerfristige Vereinbarungen mit den Transportunternehmen und Rahmenkredite für die Abgeltungen anzustreben.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wenn man die Reform mit dem Ziel angepackt hat den Bestellprozess zu überprüfen und dort wo notwendig anzupassen, so wurde das Ziel erreicht. Der Bestellprozess hat sich aus unserer Sicht bewährt. Anpassungen sind im Bereich von längerfristigen Vereinbarungen mit den Transportunternehmen vorgesehen. Misst man die Reform aber an den Zielen der RPV Reform im Bericht, so sind diese nur teilweise erreicht. Das für uns wichtigste Ziel der verbesserten Verlässlichkeit der Finanzierung ist von Seiten Bund weitgehend erreicht.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir bereits erwähnt spielt der Netzgedanke beim öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle. Durchgehende Transportketten sowie abgestimmte Angebotskonzepte und –grundsätze sind für eine gute Verkehrserschliessung der Schlüssel. Der öV ist heute eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Kantone planen und entwickeln den öV in der Region mit dem entsprechenden regionalen Wissen und dem regionalen Bezug. Der Bund als Mitbestellter stellt sicher, dass die Verkehrserschliessung der Schweiz nach gleichen Standards erfolgt. Diese "Oberaufsicht" durch den Bund erachten wir als wichtig, um die vorgängig erwähnten Elemente einer guten Verkehrerschliessung zu steuern. Eine Kantonalisierung kommt deshalb für uns nicht in Frage.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus den vorgenannten Gründen ist der öV kein geeignetes Objekt, um die Aufgabenteilung Bund-Kanton zu hinterfragen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Neue Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen erachten wir als wichtig. Angesichts der Entwicklungen und Trends bei der Mobilität (Digitalisierung, selbstfahrende Fahrzeuge, Mobility as a Service, usw.) ist die öV-Branche gefordert bei den Entwicklungen den Anschluss nicht zu verpassen. Hier kann die öffentliche Hand mit Beiträgen Innovationen anstossen und gegenüber der Branche ein Zeichen setzen, in welche Richtung die Entwicklung gehen kann. Zudem kann der Bund mit seiner Finanzierung im Wettbewerb der Innovationen unter den Unternehmen teure Doppelspurigkeiten vermeiden und Entwicklungen koordinieren. Ob die für Innovationen jährlich zur Verfügung stehenden Mittel ausreichend sind, können wir nicht beurteilen. Es ist davon auszugehen, dass die Mittel für Innovationen primär dem Anschub von Projekten und Lösungen dienen werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht sind die entsprechenden Präzisierungen zur Überschuss-Verwendung richtig gesetzt. Weitergehende Gewinnansprüche der Unternehmen lehnen wir ab. Es darf nicht sein, dass Transportunternehmen in ihren Offerten Gewinne einkalkulieren, welche von der öffentlichen Hand finanziert werden und diese dann frei verfügbar sind. Gewinne sind unserer Meinung nach denkbar, wenn die Leistungen im freien Markt (Ausschreibung von Linien) angeboten und erbracht werden. Während im Busbereich schon verschiedentlich Ausschreibungen stattgefunden haben, fehlen Erfahrungen im Bahnbereich.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich schliessen wir die Anwendung wirtschaftlicher Kriterien bei der Bemessung der Mitfinanzierung des Bundes nicht aus. Dies im Sinne einer schweizweiten Praxis des Bundes bei der Durchsetzung einheitlicher Erschliessungsstandards. Wichtig ist dabei, dass die angewandten wirtschaftlichen Kriterien von den Kantonen in einem gewissen Umfang beeinflussbar sind (zB. minimale Querschnittsbelastungen).

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

In Bereichen des öV, wo keine Ausschreibungen von Linien vorgesehen sind (Eisenbahn), ist ein solches Benchmarking-System sinnvoll und notwendig. Mit einem solchen System können Anreize für die Transportunternehmen geschaffen werden, ihre Effizienz zu steigern oder den Kostendeckungsgrad im Vergleich zu anderen Transportunternehmen zu verbessern. Bei der Anwendung eines Benchmarking-System ist sicherzustellen, dass nur vergleichbare Linien und Transportunternehmen miteinander verglichen werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Wir bereits ausgeführt, sehen wir beim aktuellen Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr einen geringen Optimierungsbedarf gegenüber heute. Die in der Variante "Optimierung" aufgeführten Massnahmen begrünnen wir ausdrücklich. Mit den vorgeschlagenen Zielvereinbarungen in Kombination mit dem 4-jährigen Verpflichtungskredit des Bundes wird mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit erreicht. Auch die Möglichkeit von finanziellen Beiträgen des Bundes an Innovationen begrünnen wir. Da die Transportunternehmen ihre Leistungen mehrheitlich nicht in einem Marktumfeld erbringen ist ein aussagekräftiges nationales Benchmarking wichtig.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA

☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Rahmen der vorliegenden Reform des regionalen Personenverkehrs hätten wir etwas mehr Mut und Weitsicht beim Thema Fernverkehr erwartet. Der Fernverkehr war bei dieser Reform kein Thema. Wir bedauern dies. Fern- und Regionalverkehr lassen sich bei der Angebotsplanung oftmals nicht klar trennen. Bei der Erschliessung von Ortschaften und Regionen gibt es immer wieder Abgrenzungsprobleme zwischen Fern- und Regionalverkehr (Haltepolitik, Takt). Der eigenwirtschaftlich zu betreibende Fernverkehr (Vorgabe an SBB) hat kein Interesse daran kantonspezifische Erschliessungsfunktionen zu übernehmen, obwohl dies betrieblich machbar wäre. Die Erträge des Fernverkehrs fliessen zur SBB. Der von Bund und Kantonen finanzierte Regionalverkehr ist Zubringer des Fernverkehrs, profitiert von den Erträgen des Fernverkehrs aber nicht. Es würden sich viele Schnittstellen und Problemfelder vermeiden lassen, wenn die Unterscheidung in Fern- und Regionalverkehr wegfallen würde. Entsprechende Erfahrungen haben die Kantone Ob- und Nidwalden in den 90er Jahren mit der Linie Luzern-Interlaken gemacht. Die Fernverkehrslinie Luzern-Interlaken wurde von den Bestellern übernommen und die Unterscheidung Fern- und Regionalverkehr fiel weg. Damit vereinfachte sich die Angebotsplanung und die Diskussion zur Erschliessung des Gebiets zwischen Giswil und Meiringen. Zudem tragen die aktuellen Erträge des heutigen Luzern-Interlaken Express zu tieferen Abgeltungen für die Besteller bei.



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

A-Post

Eidgenössischen Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch
christoph.herren@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: owstk.3476

Sarnen, 13. August 2019

**Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes):
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 geben Sie uns die Möglichkeit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen.

Allgemeine Bemerkungen

Der Kanton Obwalden setzt sich für einen kundenorientierten und bezahlbaren regionalen Personenverkehr (RPV) ein. Um das bereits heute erfolgreiche Gesamtsystem öV weiter zu entwickeln, braucht es ein einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren und eine gesicherte Finanzierung. Die RPV-Reform nimmt sich diesen Zielen an. Der Regierungsrat begrüsst deshalb angesichts der Wichtigkeit für die Grundversorgung und im Hinblick auf eine bezahlbare Mobilität für alle die vorliegende Reform ausdrücklich. Der RPV sichert die Mobilität und die Grunderschliessung für den Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr und ist eine zentrale Basisinfrastruktur für unsere Volkswirtschaft, die auf eine hohe Mobilität angewiesen ist. Die Reform leistet einen Beitrag zur weiteren Steigerung der Effizienz des RPV und damit für eine wirtschaftlich erforderliche und kostengünstige Mobilitäterschliessung.

Keine Lockerung bei der Gewinnverwendung

Weiter spricht sich der Kanton Obwalden aufgrund der bisherigen Erkenntnisse aus den Vorarbeiten durch die Arbeitsgruppe, in der die Transportunternehmen (TU), Besteller und das Bundesamt für Verkehr (BAV) vertreten waren, gegen eine Lockerung bei der Gewinnverwendung aus. Wie sich bisher gezeigt hat, vertreten die Besteller und die TU diametral unterschiedliche Meinungen. Aus Sicht der Besteller kann es nicht sein, dass bei subventionierten öV-Leistungen in den Offerten der Gewinn dazu gerechnet wird. Eine freie Verwendung des Gewinns durch die TU wäre höchstens beim nicht

subventionierten Verkehr möglich – und dies auch nur unter der Voraussetzung, dass eine Konkurrenz zu anderen Mitbewerbern besteht. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb es ein Anreiz sein sollte, dass den TU Gewinn ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung stehen sollten.

Favorisierung der Variante „Optimierung“

Der Kanton Obwalden bevorzugt die Variante „Optimierung“. Diese gewährleistet die Kontinuität des bisherigen bewährten Systems. Mit der Bundeskoordination im RPV ist eine Harmonisierung, Koordination und schweizweite Übersicht über die Bestellung des RPV gegeben, welche insbesondere für einen kleinen Kanton wie Obwalden wichtig ist.

Die Variante „Teilentflechtung“ weist hingegen Nachteile und Risiken auf, die zum heutigen Zeitpunkt nicht genügend eingeschätzt werden können. Im erläuternden Bericht fehlt eine dahingehende Analyse der entsprechenden Vorteile und Nachteile bzw. von deren Auswirkungen auf den Bund und die Kantone. Aus Sicht des Regierungsrats ist damit die Aussage des Bundes zentral, dass die finanziellen Risiken von zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen, die den Umfang des Bevölkerungswachstums übersteigen, zulasten der Kantone gehen würden. Damit kann sich der Regierungsrat nicht einverstanden erklären. Diese finanziellen Unabwägbarkeiten sind aufgrund der Angaben in den Vorlagen nicht einzuschätzen und für den Kanton Obwalden mit zu vielen offenen Fragen verbunden. Die Variante „Teilentflechtung“ wird deshalb abgelehnt.

Zur subventionsrechtlichen Prüfung

Bei der Variante „Teilentflechtung“ würde die subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV entfallen. Entsprechende Prüfungen hätten durch die zuständigen Ämter der Kantone zu erfolgen. Damit würden Doppelspurigkeiten und Administrationsaufwand bei den Kantonen zunehmen. Zudem besteht die Gefahr, dass sich eine unterschiedliche Praxis der Kantone herausbilden könnte. Eine subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV ist deshalb aus Sicht des Regierungsrats – auch bei der Variante „Optimierung“ – unabdingbar.

Gerne nehmen wir zu den weiteren Punkten direkt im Fragenkatalog des Bundes Stellung.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Josef Hess
Landammann



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Obwalden
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Obwalden	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Obwalden setzt sich für einen kundenorientierten und bezahlbaren regionalen Personenverkehr (RPV) ein. Um das bereits heute erfolgreiche Gesamtsystem öV weiter zu entwickeln, braucht es ein einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren und eine gesicherte Finanzierung. Die RPV Reform nimmt sich diesen Zielen an.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens ist zu forcieren und Doppelspurigkeiten sind zu eliminieren. Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen sind zu definieren, resp. zu schaffen. Auf eine Priorisierung wird verzichtet. Zum Teil sind die vom Bund gesetzten Ziele schon erfüllt oder einzelne Ziele betreffen mehr den Bund als die Kantone (z.B. der 4-jährige Verpflichtungskredit).

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden aus unserer Sicht nicht vollständig erreicht. Einige Aspekte der Vorlage sind zwar bereits umgesetzt, wie beispielsweise das Qualitätsmesssystem (QMS) sowie der Verpflichtungskredit auf Stufe Bund.

Die zentralen Massnahmen sind jedoch für die Kantone nicht bindend (z.B. Verpflichtungskredit). Ausserdem sind mehrjährige Zielvereinbarungen nicht zwingend zielführend, sprich effizienzsteigernd und abgeltungssenkend. Vielmehr müssen ihnen gute Kriterien zugrunde liegen. Deren Erarbeitung und das anschliessende Controlling der Einhaltung der Zielwerte erfordert zudem zusätzliche Ressourcen.

Bei der Variante Teilentflechtung entfällt für die Busunternehmen die subventionsrechtliche Prüfung durch das BAV. Entsprechende Prüfungen hätten durch die zuständigen Ämter der Kantone zu erfolgen. Damit würden Doppelspurigkeiten und Administrationsaufwand bei den Kantonen zunehmen. Zudem besteht die Gefahr, dass sich eine unterschiedliche Praxis der Kantone herausbilden könnte.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Diese Variante widerspricht dem Ziel "Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen". Die Kantone müssten Kompetenzen aufbauen, sei es jeder einzeln für sich oder koordiniert gesamtschweizerisch. Unter dem Strich würde damit weder ein Effizienzgewinn erreicht noch Kosten gesenkt, es dürfte wohl eher das Gegenteil der Fall sein. Da gesamtschweizerisch 60 Prozent

(Kanton OW ca. 55 Prozent) der Bahnlinien über die Kantonsgrenzen führen, ist aus unserer Sicht zwingend eine übergeordnete Koordination nötig.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:
siehe auch 4a)

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Kleinere Projekte können in den Zielvereinbarungen vereinbart und über den Bestellprozess mitfinanziert werden. Projekte hingegen, die eine nationale oder mindestens TU-übergreifende Wirkung erzielen wollen, sollten aus einem Innovationstopf (wobei die vorgesehenen 5 Millionen Franken aus unserer Sicht zu knapp bemessen sind) finanziert und vom BAV koordiniert werden. Ausserdem wird aus unserer Sicht der Fokus zu einseitig gelegt: Nicht nur der *Wettbewerb unter* den TU, sondern auch die *Zusammenarbeit zwischen* den TU zu fördern.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Fokus ist grundsätzlich falsch gesetzt. Der Anreiz für die TU besteht heute darin, möglichst hohe Gewinne zu erwirtschaften und somit möglichst hohe Risikozuschläge in den Offerten einzuberechnen. Die Besteller haben demgegenüber das Interesse, keine zu hohen Abgeltungen zu bezahlen. Überschüsse, d.h., zu viel bezahlte Abgeltungen und damit letztlich Steuergelder, müssen daher im öV-System bleiben. Es ist für uns als Kanton nicht nachvollziehbar, weshalb es ein Anreiz sein soll, dass den TU Gewinne ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung stehen sollten. Die Anreizmechanismen müssen zudem auch überdurchschnittliche Leistungen berücksichtigen. Wenn es nur finanzielle Anreize gibt, werden zu hohe Kosten und zu tiefe Erlöse geplant. Ausserdem sollen Gewinne, die dadurch erzielt werden, dass sich z.B. die Erlösverteilschlüssel ändern oder die Zinsen bzw. Dieselpreise tiefer sind, in der Schwankungsreserve belassen werden.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grundschiessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bei Angebotsausbauten sollen die wirtschaftlichen Kriterien über eine definierte Zeitspanne auch ohne Kürzung der Mitfinanzierung durch den Bund unterschritten werden dürfen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das bereits existierende Benchmarking-System der Kantone AG, BE, BL, LU, SG, SO und TG ist weiter zu entwickeln und zu verfeinern.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Der Kanton Obwalden favorisiert klar die Variante Optimierung. Diese baut auf dem bewährten System auf und entwickelt es weiter. Mit der Bundeskoordination im RPV ist eine Harmonisierung, Koordinierung und schweizweite Übersicht über die Bestellung des RPV gegeben.

Die Variante Teilentflechtung wird hingegen abgelehnt. Sie weist grosse Nachteile und Risiken auf. So sind zum Beispiel regionale Veränderungen resp. Bevölkerungsentwicklungen bei der Indexierung nicht berücksichtigt. Auch bei Angebotsausbauten sind die Abgeltungsanpassungen nicht zweifelsfrei definiert. Dies kann zu einer Verschiebung oder gar zu einer Minderung der Bundesbeiträge zu Ungunsten der Kantone führen.

Zudem führen rund 15% der Buslinien über zwei oder mehrere Kantone. Die Kantone müssten daher entsprechende Regeln einführen und Strukturen aufbauen, welche die Bestellung koordiniert und im Streitfall regelt. Weiter verfügen nur die grösseren Kantone über die nötigen Ressourcen, die Busbestellung kompetent alleine durchzuführen sowie die Rechnungen der Transportunternehmen zu prüfen. Diese beiden Punkte werden bei der Variante Teilentflechtung dazu führen, dass die Kantone eine gemeinsame, zentrale Stelle zur Busbestellung aufbauen müssen, welche die bisherigen Aufgaben des BAV für den Busbereich abdeckt. Die Variante Teilentflechtung führt damit zu Doppelspurigkeiten und Zusatzkosten für die Kantone. Für Transportunternehmen, die sowohl Bahn- als auch Busleistungen anbieten oder in mehreren Kantonen im Busbereich tätig sind, wird der Administrationsaufwand zunehmen.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Beim Aufbau der digitalen Bestellplattform soll eine einfache Lösung angestrebt werden, welche für die TU und die Besteller keinen Bedarf an zusätzlichen personellen Ressourcen auslösen. Sie soll trotzdem auch für den Ortsverkehr und für den touristischen Verkehr tauglich sein.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Grundsätzlich ist zu verhindern, dass es individuelle kantonale Lösungen für den bestellten Regionalverkehr gibt. Transportunternehmungen, welche in mehreren Kantonen Fahrleistungen offerieren (z.B. PostAuto), müssten im schlechtesten Fall für jeden Kanton kantonsspezifische Offerten einreichen. Dies widerspricht dem Ziel der Vorlage, den Aufwand der TU für die Offerten zu reduzieren und so auch Kosten zu senken.

Zudem fehlen in der Vorlage konkrete Aussagen zum personellen und finanziellen Mehraufwand der Kantone. Die bisherigen Bundesbeiträge als Sockelbeträge der Buspauschale würden zwar indexiert (Teuerung plus Bevölkerungswachstum). Sie als Basis zu nehmen, erachten wir aber als problematisch (vgl. auch Frage 9).

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Im Grundsatz wird das Subsidiaritätsprinzip zwar bejaht, in Bezug auf die Variante Teilentflechtung jedoch abgelehnt. Das Bestellverfahren der RPV-Buslinien soll nicht vollumfänglich auf die Kantone übertragen werden. Der Bund sichert zwar Bundesbeiträge zu, jedoch begrenzt und indexiert. Mit der Teilentflechtung würden beim Bund wie auch bei den Kantonen grosse Anpassungen mit kostentreibenden Neuorganisationen notwendig. Die beim Bund errechneten Einsparungen von zwei Stellen fallen neu bei den Kantonen an, wobei bei den Kantonen aufgrund der Doppelspurigkeiten von einem viel grösseren Stellenbedarf auszugehen ist.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der im Bericht berechnete Pauschalbetrag ist tiefer als der effektiv notwendige Bundesbeitrag. Der Bundesbeitrag ist zudem fixiert und minimal indexiert. Wir befürchten, dass mit eingefrorenen Bundesbeiträgen zukünftige Angebotsausbauten für die Kantone kaum mehr finanzierbar werden. Wir sehen die Gestaltung des RPV auch im Busbereich weiterhin als Verbundaufgabe.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Bund soll die von den TU eingeforderten finanziellen und qualitativen Kennzahlen den Kantonen weiterleiten. Dies gilt für Benchmark-Werte genauso wie für Ist-Rechnungen.



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch: Departementssekretär Patrick Spahn

☒	Kanton Schaffhausen
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Baudepartement des Kanton Schaffhausen Beckenstube 7 8200 Schaffhausen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Siehe auch Antwort zu Frage 12, die zusätzlichen Reformbedarf aufzeigt.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die aufgrund des Motionsanliegens definierten Ziele priorisiert der Kanton Schaffhausen folgendermassen:

1. Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.
2. Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
3. Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
4. Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA, aber ... ☐ NEIN

Bemerkungen:

In der Vorlage fehlen wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen: Wir empfehlen zu prüfen, ob eine Differenzierung zwischen Ausschreibungsverfahren und Direktvergaben sinnvoll wäre. In Ausschreibungsverfahren soll eine Gewinnmarge und freie Gewinnverwendung erlaubt werden. Dies stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und erhöht die Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

Das vorgeschlagene nationale Benchmarking sowie die erhöhte Transparenz bei den Zahlen unterstützen wir sehr. Sie sind ein wichtiger Bestandteil, um die Ziele zu erreichen.

Die «Gesamtsicht» wird unseres Erachtens nur mit der Variante «Optimierung» gestärkt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:
a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die «Kantonalisierung» würde dem Ziel «Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen» widersprechen. Die Kantone müssten selbst Kompetenzen aufbauen. Unter dem Strich würden damit wohl weder ein Effizienzgewinn erreicht noch Kosten gesenkt, es dürfte eher das Gegenteil der Fall sein.

Der öV muss grenzüberschreitend betrachtet werden. Der Anteil von grenzüberschreitenden Regionalverkehrslinien ist für eine Kantonalisierung zu gross. Es ist anzunehmen, dass verschiedene kantonale Vorgaben an die Transportunternehmen das öV-System eher noch komplizierter machen.

Die Führung und die Kontrolle der grossen, nationalen Transportunternehmen würden schwieriger. Problematisch wären auch die unterschiedlichen Kräfteverhältnisse der einzelnen Besteller. Kleine Kantone hätten ohne den grossen Mitbesteller Bund Schwierigkeiten ihre Interessen durchzusetzen.

Die Regionalverkehrsplanung wäre auch in der Variante «Kantonalisierung» eine Verbundaufgabe. Der Fernverkehr, Güterverkehr, Regionalverkehr und die Bahninfrastruktur **muss** integral geplant werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Bestellung des regionalen Personenverkehrs (RPV) soll eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen bleiben, weil 60 % der Regionalbahnlinien und 15 % der Regionalbuslinien kantonsübergreifend sind. Zudem soll das öV-System möglichst einheitlich finanziert und integral geplant werden.

Der Reformbericht hinterlässt für die Kantone zudem offene Fragen. Die Lasten- und Aufgabenübertragungen vom Bund zu den Kantonen haben nicht absehbare und wohl auch nicht zu unterschätzende Auswirkungen für die Kantone in personeller wie auch in finanzieller Hinsicht. Hier ist Klarheit zu schaffen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA, aber ...

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen es, dass die Finanzierung von Innovationen verbessert werden soll und dafür klarere Regeln aufgestellt werden. Unseres Erachtens ist zu prüfen, ob die jährlich eingeplanten 5 Mio. Franken zu **wirklichen** Innovationen führen können. Wenn nur 0.5 % der jährlichen Kosten in Innovationen investiert werden, kann das System kaum weiterentwickelt werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Ausschreibungsverfahren könnte beispielsweise eine Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden.

Bei Direktvergaben sollte sichergestellt werden, dass die Gewinne im öV-System erhalten bleiben und nicht zur freien Verfügung verwendet werden können. Ansonsten besteht ein Anreiz für die Transportunternehmen möglichst hohe Gewinne zu erwirtschaften und somit möglichst hohe Risikozuschläge in den Offerten einzurechnen um zulasten von Abgeltungen und Steuergeldern Gewinne zu realisieren.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA, aber ...

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Kriterien müssen eine nachhaltige Versorgung aller Regionen sicherstellen, die auch langfristig finanziert werden kann. Weiter ist der Systemgedanke und die kundenorientierte Transportkette inkl. der Feinverteilung zu berücksichtigen.

Vorgaben zur Grunderschliessung und Wirtschaftlichkeit sind notwendig. Dennoch ist die isolierte Betrachtung von Linien nicht zielführend, insbesondere dann nicht, wenn eine Buslinie ausschliesslich eine Zubringerfunktion auf eine Bahnlinie übernimmt. Die Kantone müssen auf ein neues Bemessungssystem Einfluss nehmen und die Auswirkungen des Systemwechsels vor dem Entscheid abschätzen können.

Die Bemessung der Mitfinanzierung des Bundes für das Grundangebot muss auch überarbeitet werden. Für das Bahnangebot und das Busangebot soll künftig nicht mehr der gleiche Nachfrage-Grenzwert gelten. Die Abgrenzung des Ortsverkehrsanteils soll angepasst oder abgeschafft werden und für neue Angebote sind Einführungsphasen zu berücksichtigen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Benchmarking soll dazu dienen, die Kosteneffizienz auch in der direkten Vergabe sicherzustellen. Der Bund verfügt teilweise bereits über ein Benchmarking-System im Busbereich. Mit einem Controlling auf Bundesstufe ist im Rahmen eines Benchmarking-Vergleichs und dem eingeführten Qualitätsmesssystem (QMS) die Effizienz weiter zu verbessern.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Der öffentliche Verkehr ist ein **Gesamtsystem**, das möglichst integral geplant und einheitlich finanziert werden soll. Es würde das Gesamtsystem schwächen, wenn mitten durch das Regionalverkehrssystem eine Finanzierungsgrenze verlaufen würde.

Unseres Erachtens muss der öffentliche Verkehr weiterhin vom Bund und den Kantonen gemeinsam bestellt und finanziert werden. Ein Gesamtsystem sollte **auch den Fernverkehr** und den Ortsverkehr miteinschliessen und wäre die Grundlage zur Entwicklung eines einheitlichen und einfachen Tarfsystems.

Mit der Optimierungsvariante wird die Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton sichergestellt. Wir erachten die Beteiligung des Bunds am Bestellprozess als wichtig. Damit wird auch zukünftig eine vergleichbare und ausreichende Prüfung auf Bundesebene garantiert. Es werden keine neuen Schnittstellen geschaffen und die Koordination inklusive Controlling durch den Bund bleibt weiterhin gewährleistet. Der bisher bewährte partizipative Planungsprozess wird weiterhin gepflegt.

Unterschiedliche kantonale Vorgaben an die Transportunternehmen würden das System bei einer «Teilentflechtung» komplizierter und teurer machen. In den Verhandlungen mit den Transportunternehmen würden die Kleinbesteller geschwächt, wenn sie den Bund als Mitbesteller verlieren.

Die Kantone müssten bei der «Teilentflechtung» neue Strukturen aufbauen, welche die Bestellung koordinieren und im Streitfall regeln würden. Nur die grössten Kantone verfügen heute über die nötigen Ressourcen, die Busbestellung kompetent alleine durchzuführen sowie die Rechnungen der Transportunternehmen zu prüfen.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

In Ausschreibungsverfahren soll eine Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden.

Der Artikel 31a Absatz 1 PBG sollte folgendermassen ergänzt werden: Der Bundesrat regelt die Grundsätze für das gemeinsam bestellte Angebot im Einvernehmen mit den Kantonen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Wir lehnen die Variante «Teilentflechtung» ab.

Die Variante «Teilentflechtung» geht einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf.

Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Systemgedanke des öV in der Schweiz.

Wenn Bahnangebotsänderungen Mehrkosten im Busbereich auslösen, muss die Buspauschale angepasst werden (nicht nur bei Betriebsumstellungen von Bahn zu Bus).

Die Buspauschale muss sich entsprechend dem Bevölkerungswachstum des **einzelnen** Kantons entwickeln und nicht nach dem Bevölkerungswachstum aller Kantone.

Es fehlen konkrete Aussagen zum personellen und finanziellen Mehraufwand für die einzelnen Kantone.

Falls die Variante «Teilentflechtung» wider Erwarten trotzdem umgesetzt wird, gelten ebenso die Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung».

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir lehnen die Variante Teilentflechtung ab, insbesondere den Freiraum für unterschiedliche kantonale Regelungen. Der Regionalverkehr ist in der kleinräumigen Schweiz auch im Busverkehr zu einem namhaften Anteil kantonsübergreifend.

Die Variante Teilentflechtung überträgt das Bestellverfahren der RPV-Buslinien vollumfänglich auf die Kantone. Der Bund sichert zwar Bundesbeiträge zu, jedoch begrenzt und indexiert. Mit der Teilentflechtung werden beim Bund wie auch bei den Kantonen grosse Anpassungen mit kostentreibenden Neuorganisationen notwendig. Die beim Bund errechneten eingesparten zwei Stellen müssten wohl neu bei allen Kantonen geschaffen werden.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der im Bericht berechnete Pauschalbetrag ist tiefer als der effektiv notwendige Bundesbeitrag. Der Bundesbeitrag ist zudem fixiert und minimal indexiert. Wir befürchten, dass mit eingefrorenen Bundesbeiträgen zukünftige Angebotsausbauten für die Kantone kaum mehr finanzierbar werden. Wir sehen die Gestaltung des RPV auch im Busbereich weiterhin als Verbundsaufgabe.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Neben den in dieser Reform angegangenen Zielsetzungen gibt es Bereiche im öV, die genauso dringend einer grundlegenden Überarbeitung bedürfen:

- So fehlt eine ganzheitliche, integrale Betrachtung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Die Aufteilung zwischen abgegoltenem RPV und eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr ist zu überdenken.
- Ebenso muss die heute viel zu komplexe Tarifstruktur mit zwei Systemen (DV und Verbünde) zukünftig grundlegend «auf der grünen Wiese» neu strukturiert, kundenorientiert ausgestaltet und für Dritte (Stichwort Multimodale Mobilitätsdienstleistungen) geordnet geöffnet werden. Zum Beispiel die Differenzierung zwischen Strecken- und Zonenbilletten ist wenig kundenfreundlich.

Regierungsrat des Kantons Schwyz



6431 Schwyz, Postfach 1260

A-Post

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Schwyz, 20. August 2019

Vernehmlassung zu Reform des Regionalen Personenverkehrs

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. April 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit eingeladen.

Die Vernehmlassungsvorlage umfasst die beiden Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung». Wir ziehen die Variante «Optimierung» vor. Das heutige System funktioniert gemäss unseren Erfahrungen gut und hat sich bewährt. Die Variante «Teilentflechtung» teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton wäre für den Kanton Schwyz aber sehr schwierig umsetzbar, da überdurchschnittlich viele Linien über die Kantons-grenze hinausführen (36% der Bus- und Schiffslinien). Der Kanton Schwyz müsste mit seinen sieben Nachbarkantonen Regeln einführen und neue Strukturen aufbauen, welche die Bestellung koordinieren und den Streitfall regeln. Der Koordinations- und Abstimmungsaufwand würde im Vergleich zu heute stark ansteigen. Zudem besteht bei der Variante «Teilentflechtung» ein erhebliches Risiko für die zukünftige Sicherstellung einer genügend hohen Abgeltung des Bundes am Bus- und Schiffsangebot.

Wir bevorzugen die Variante «Optimierung» und sehen lediglich in einzelnen Punkten einen Optimierungsbedarf. Im Rahmen der Erarbeitung der Vorlage wurde mehrmals die Gewinnverwendung gemäss Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG, SR 745.1) besprochen. Die Vernehmlassungsvorlage sieht diesbezüglich jedoch keine wesentliche Änderung gegenüber der heutigen Regelung vor. Genau in diesem Bereich sehen wir aber Optimie-

rungsbedarf, da das heutige System die Transportunternehmungen geradezu dazu animiert, Reserven zu öffnen. Diese Thematik soll in die Vorlage aufgenommen werden.

Im Übrigen verweisen wir auf den beiliegenden Fragenkatalog.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



Kaspar Michel
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie z. K. an:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Schwyz, Staatskanzlei, Postfach 1260, 6431 Schwyz	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das heutige System funktioniert zwar grundsätzlich gut und hat sich bewährt. In diesem Sinne sehen wir keinen grossen Reformbedarf. Wir sehen jedoch in verschiedenen Bereichen Verbesserungsbedarf.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die wichtigsten Ziele wurden bereits erreicht. Zu priorisieren ist nun aus unserer Sicht das Anstreben von Anreizen für die Transportunternehmungen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen. Auch sollen vermehrt Innovationen gefördert werden können.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Es wurden zwar gemäss Zwischenfazit im erläuternden Bericht bereits einige Ziele erreicht. Bei diversen Zielen ist die Umsetzung aber noch offen.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Kanton Schwyz führen, aufgrund seiner Zentrums Lage, überdurchschnittlich viele RPV-Linien über die Kantons Grenzen (36% der Bus- und Schifflinien). Die übergreifende Sicht und Erfahrung des Bundes ist für den Kanton Schwyz sehr wichtig und eine übergeordnete Koordination bei der Bestellung ist notwendig. Ebenso bedarf es bei den Schienenunternehmungen der nationalen Koordination mit der Bahninfrastruktur. Eine «Kantonalisierung» ginge zulasten der Kantone. Sie müssten sich einzeln in Konkordaten oder gar gesamtschweizerisch Kompetenzen aufbauen, welche heute durch den Bund sichergestellt sind. Der daraus resultierende personelle und finanzielle Mehraufwand für den Kanton Schwyz wäre immens.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Bestellung des RPV soll eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen bleiben. Es braucht bei der Bestellung des eng vernetzten öffentlichen Verkehrs in der Schweiz die übergeordnete Sicht des Bundes.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Einführung eines Innovationstopfs über den Verpflichtungskredit RPV des Bundes wird begrüsst. Ausserdem erscheint es uns sinnvoll, die in der Regel ständig wachsenden Reserven gemäss Art. 36 PBG dafür verwenden zu können. Allerdings erscheinen uns die definierten 5 Mio. Franken jährlich für die nötige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs als zu knapp bemessen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Präzisierung hat unseres Erachtens keinen Einfluss auf den Anreiz. Die Regelung der Gewinnverwendung gemäss Art. 36 PBG ist grundsätzlich zu überdenken. Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb es ein Anreiz sein soll, wenn Gewinne ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung stehen sollen. Dies animiert die Transportunternehmen gerade dazu, möglichst hoch zu offerieren, um die Reserven aufzufen zu können. Anreizmechanismen müssen überdurchschnittliche Leistungen berücksichtigen und dürfen nicht nur finanzieller Natur sein.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunerschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Es sollen die heute gültigen Kriterien (z.B. Kostendeckungsgrad) beibehalten werden. Es ist wichtig, dass weiterhin eine ausgewogene und nachhaltige Versorgung sichergestellt ist, die auch langfristig finanziert werden kann.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen die Einführung eines einheitlichen Benchmarking-Systems. Mit diesem Controlling wird die Steuerung eines noch effizienteren öV möglich.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Der Kanton Schwyz zieht die Variante «Optimierung» vor. Sie baut auf dem bewährten und funktionierenden System auf und entwickelt dieses weiter. Mit der Variante «Optimierung» bleibt die Bundeskoordination bei Bus- und Schifflinien erhalten. Der Bund behält zudem die Aufsicht über den gesamten Bestell- und Finanzierungsprozess. Die finanziellen Risiken für den Kanton Schwyz sind mit der Variante «Optimierung» überschaubar.

Die Variante «Teilentflechtung» teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton wäre für den Kanton Schwyz sehr schwierig umsetzbar, da überdurchschnittlich viele Linien über die Kantongrenze hinausführen (36% der Bus- und Schifflinien). Der Kanton Schwyz müsste mit seinen sieben Nachbarkantonen Regeln einführen und neue Strukturen aufbauen, welche die Bestellung koordinieren und den Streitfall regeln. Der Koordinations- und Abstimmungsaufwand im Vergleich zu heute stark ansteigen. Zudem besteht bei der Variante «Teilentflechtung» ein erhebliches Risiko für die zukünftige Sicherstellung einer genügend hohen Abgeltung des Bundes am Bus- und Schiffsangebot im Kanton Schwyz. Der Bund würde seine Beiträge für das Bus- und Schiffsangebot im RPV neu mit einer Pauschale leisten. Die Beiträge des Bundes an den Regionalverkehr sollen dabei grundsätzlich weitergeführt werden. Es ist allerdings nicht klar, ob allenfalls eine Umverteilung zwischen den Kantonen zulasten des Kantons Schwyz erfolgen würde. Ein zukünftiger, unumgänglicher Ausbau beim Busangebot, z.B. infolge negativen Rahmenbedingungen im Schienenverkehr, müsste mit der Variante «Teilentflechtung» voraussichtlich vom Kanton Schwyz allein getragen werden. Nur die grössten Schweizer Kantone verfügen über die nötigen Ressourcen, die Bus- und Schiffsbestellung kompetent alleine durchzuführen und die Rechnungen der Transportunternehmen zu prüfen. Mit der Variante «Teilentflechtung» müsste die Aufsicht über die Bus- und Schiffsunternehmen dezentral durch die Kantone wahrgenommen werden. Wie der Fall Postauto zeigt, kann dies sehr aufwendig sein. Der Regierungsrat des Kantons Schwyz erachtet die Aufsicht durch den Bund im Bestellprozess RPV als sehr wichtig.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Die Regelung der Gewinnverwendung gemäss Art. 36 PBG ist grundsätzlich zu überdenken. Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb es ein Anreiz sein soll, wenn Gewinne ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung stehen sollen. Dies animiert die Transportunternehmen gerade dazu, möglichst hoch zu offerieren, um die Reserven aufnfen zu können.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Bei der Buspauschale dürfen Kantone, welche einen hohen Bedarf an Anpassungen und Ausbauten beim Busangebot haben, nicht benachteiligt werden.

Ausserdem fehlen Aussagen zum konkreten personellen und finanziellen Aufwand für die einzelnen Kantone.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit der Variante «Teilentflechtung» überträgt der Bund das Bestellverfahren der RPV-Buslinien vollumfänglich den Kantonen. Der Bund sichert zwar Bundesbeiträge zu, jedoch begrenzt und indexiert. Ausserdem dürfte bei der Teilentflechtung sowohl beim Bund wie auch bei den Kantonen mit grossen Anpassungen und kostentreibenden Neuorganisationen zu rechnen sein. Die beim Bund errechneten personellen Ressourceneinsparungen dürften in erhöhtem Masse bei den Kantonen neu anfallen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der fixierte und indexierte Bundesbeitrag kann dazu führen, dass zukünftige Angebotsausbauten für die Kantone gar nicht mehr finanzierbar werden. Die Gestaltung des RPV soll auch im Busbereich weiterhin eine Verbundaufgabe bleiben.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Reformbedarf gibt es im Bereich der Gewinnverwendung gemäss Art. 36 PBG. Obwohl dieses Thema in der Bearbeitung der Reform mehrmals besprochen wurde, sieht die jetzt vorliegende Vorlage keine wesentliche Änderung gegenüber der heutigen Regelung vor. Diese Regelung animiert die Transportunternehmen regelrecht dazu, möglichst hoch zu offerieren, um die Reserven anzuhäufen. Es sollen deshalb Lösungen gesucht werden, welche für die Transportunternehmen Anreize schaffen, effizienter zu werden und die Qualität zu verbessern.

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

13. August 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV) (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) danken wir Ihnen.

Bund und Kantone bestellen den RPV seit 1996 gemeinsam. Die Kantone haben sich in den Reformprozess eingebracht und waren an der Ausarbeitung wesentlich beteiligt. Im Rahmen der Entwicklung der Vorlage wurden zwei Varianten zur Weiterentwicklung des Systems erarbeitet:

- a) Die Variante «Optimierung» umfasst fünf weitestgehend unbestrittene Vorschläge im Rahmen der bestehenden Gesetze.
- b) Die Variante «Teilentflechtung» beinhaltet neben den Elementen der Variante «Optimierung» zusätzlich eine Entflechtung der heutigen Verbundaufgabe bei der Bestellung der strassengebundenen ÖV-Angeboten des regionalen Personenverkehrs (RPV). Somit würde der Kanton RPV-Buslinien allein bestellen (analog dem Ortsverkehr) und dafür vom Bund mit einer Pauschale entschädigt werden.

Wir kommen zum Schluss, dass die Variante «Optimierung» bevorzugt wird. Diese könnte bei Bedarf - im Gegensatz zur Variante «Teilentflechtung» - im Rahmen künftiger Reformschritte weiterentwickelt werden. Zudem erachten wir die bei der Variante «Teilentflechtung» vorgesehene Pauschale als nachteilig für den Kanton Solothurn.

Im Weiteren verweisen wir auf unsere Antworten im beiliegenden Fragebogen.

Wir bitten Sie, unseren Anliegen Rechnung zu tragen und bedanken uns dafür bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Roland FÜRST
Landammann

sig. Andreas ENG
Staatsschreiber

Beilage: Fragebogen «Reform RPV»



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Solothurn	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Finanzierung und Abstimmung des Ausbaus von Infrastruktur und Verkehrsangebot;
Anreize für Effizienzsteigerungen

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen und priorisieren insbesondere den 4-jährigen Verpflichtungskredit, die Zielvereinbarungen sowie die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen. Wir wünschen auch eine Präzisierung zu Gewinnverwendung.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Viel wurde bereits in den letzten Jahren realisiert, vgl. Zf. 1.1.3, Zwischenfazit S. 8-9.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht Sinn, dass der Bund sich an den RPV-Bestellungen beteiligt, v.a. im Bereich Schiene, wo er auch für die Planung und Finanzierung der Infrastruktur federführend ist.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wichtig sind Absprache mit Bestellern und die Transparenz, wenn die TU in Innovation investieren.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Solange kein Wettbewerb herrscht, ist es problematisch, dass insbesondere grössere TU schnell den Schwellenwert erreichen, wo sie Überschüsse frei verwenden können.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist grundsätzlich sinnvoll, Benchmarking kantonsübergreifend durchzuführen, weil sonst die Grundgesamtheit zu klein ist. Allerdings sind die Ergebnisse auch dann mit Vorsicht zu geniessen, weil die Voraussetzungen aufgrund von topografischen und demografischen Verhältnissen sowie von «Fahrplanzwängen» sehr unterschiedlich sind.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Variante «Optimierung» ist «aufwärtskompatibel»; die «Teilentflechtung» wäre schon fast «irreversibel» und ist entsprechend mit Risiken behaftet.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Der Umgang mit Tramlinien wäre explizit zu erwähnen, wenn die Variante weiterverfolgt wird: sind sie als Bahn- oder Bus-RPV zu behandeln?

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich macht es Sinn, das Subsidiaritätsprinzip anzuwenden, ABER: problematisch ist für den Kanton Solothurn speziell, dass nicht nur 15%, sondern mehr als die Hälfte der RPV-Buslinien grenzüberschreitend sind. Somit bleiben viele Schnittstellen. Entsprechend bedeutend ist der Koordinationsaufwand mit den Nachbarkantonen. Damit verbunden ist auch ein gewisses Risiko, weil der Kanton Solothurn in vielen Fällen «Juniorpartner» ist. Der Bund (BAV) kann hier (auch passiv!) eine vermittelnde Rolle wahrnehmen.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Schon 2020 liegt der indexierte Bundesbeitrag basierend auf RPV-Bestellungen 2017 im Kanton Solothurn weit unter dem benötigten Betrag. Das Beispiel zeigt exemplarisch das Problem auf: der Kanton Solothurn ist derzeit daran, sein öV-Angebot auszubauen, und würde vermutlich dafür «bestraft», dass er in früheren Jahren bezüglich dem Angebotsausbau zurückhaltend war. Dies erachten wir als störend bzw. ungerecht.

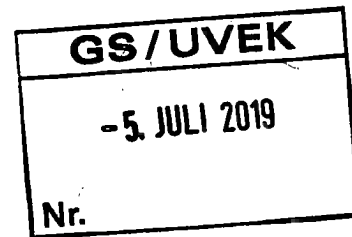
C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 32 60
F +41 58 229 38 96

St.Gallen, 4. Juli 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs; Vernehmlassungsantwort.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. April 2019 hat Ihr Departement die Kantonsregierungen und weitere Adressaten eingeladen, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Der heutige Bestellprozess im regionalen Personenverkehr (RPV) hat sich zwar im Grundsatz bewährt. Er ist aber aufwändig, vereinzelt kompliziert und mit vielen Schnittstellen behaftet. Auch bietet er wenige Anreize an die Transportunternehmen (TU), die durch die öffentliche Hand bestellten Leistungen kostengünstig, effizient und in hoher Qualität zu erbringen. Alle beteiligten Partner (Bund, Kantone und TU) sehen ihrerseits Verbesserungsmöglichkeiten: Bund und Kantone als Besteller wünschen mehr Steuerungsmöglichkeiten sowie mehr Informationen zu Qualität und Wirtschaftlichkeit der erbrachten Leistung. Die TU verlangen administrative Entlastungen, mehr unternehmerische Freiheiten und eine langfristig gesicherte Finanzierung.

Zur Lösung dieser Anliegen schlägt der Bundesrat zwei Varianten vor: einerseits die Variante «Optimierung», die eine Weiterentwicklung des bestehenden Bestellverfahrens ist. Andererseits die Variante «Teilentflechtung», welche die Elemente der Variante «Optimierung» enthält sowie als zusätzliches Element eine Anpassung der Verantwortlichkeiten im Bus-Bereich.

Wir unterstützen die Vorschläge des Bundesrates, die Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufzuteilen. Überdies sollen Anreize bei den TU für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen geschaffen werden. Wir sehen eindeutige Vorteile bei der Variante «Teilentflechtung», die der Bundesrat favorisiert.

Die Variante «Optimierung» stellt aus unserer Sicht keine Reform mehr dar. Hier werden lediglich geringfügige Anpassungsmassnahmen vorgeschlagen. Das ist zu wenig. Die Verfahren und Abläufe werden nicht verbessert. Die Verantwortlichkeiten bleiben weiterhin unklar.



Bund und Kantone können für die gemeinsam bestellten Angebote mittels Zielvereinbarung festlegen, dass das Bestellverfahren jährlich durchgeführt wird. Durch die Verkürzung der Offertdauer auf ein Jahr droht eine Verschlechterung im Bestellprozess.

Skeptisch stehen wir auch dem Vorschlag gegenüber, Zielvereinbarungen zwischen den TU und den Bestellern über eine Laufzeit von vier bis sechs Jahren verpflichtend einzuführen. Insbesondere bei kleineren TU mit wenigen Linien ist diese Massnahme nicht sinnvoll. Sie führt zu einem verhältnismässig hohen administrativen Aufwand. Zudem sind Kosten- und Erlösziele für einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren schwieriger abzuschätzen als über zwei Jahre mit den heute üblichen Angebotsvereinbarungen auf Basis des zweijährigen Bestellverfahrens. Es besteht ein erhebliches Kalkulationsrisiko auf Seiten der TU. Zudem laufen die Besteller Gefahr, im Rahmen von Zielvereinbarungen Kosten anzuerkennen, die im Nachhinein wesentlich tiefer ausfallen. Als Beispiel sei hier die Schweizerische Südostbahn AG erwähnt, die durch den Einstieg in den Fernverkehr und der damit verbundenen Ausweitung der Leistungsmenge unter anderem tiefere Kosten für die RPV-Linien beim Fahrzeugunterhalt oder etwa bei der Geschäftsführung aufweist.

Bezüglich der Gesamtsicht von Infrastruktur, Orts-, Regional und Fernverkehr bleibt unverändert das Problem bestehen, dass Bestell- und Markträume nicht zusammenpassen. Es sind betrieblich effiziente, regionale Liniennetze zu evaluieren. Zweckmässig wäre es, Regionen zu bilden, die eine abgestimmte Angebotsplanung erarbeiten und über Bestellkompetenzen verfügen. Auch hinsichtlich Finanzierungssicherheit bringt die Vorlage nicht wirklich Vorteile. Aufgrund der Budgetautonomie der Kantone liegt keine finanzielle Verbindlichkeit über ein Budgetjahr hinaus vor.

Zum Schluss erlauben Sie uns noch einen Hinweis zum allgemeinen Reformbedarf im öffentlichen Verkehr (öV). Der öV in der Schweiz ist ein Erfolgsmodell. Immer mehr Passagiere nutzen ihn. Die politische Unterstützung ist sehr gross, was sich an den hohen Zustimmungsqoten bei Abstimmungen zeigt. Trotzdem gibt es Optimierungspotential. Wir sehen vier Handlungsfelder, die Bund und Kantone gemeinsam in Angriff nehmen müssen:

- Komplexe Strukturen
 - vier Arten von öV (Fernverkehr, Regionaler Personenverkehr, Ortsverkehr, Tourismus)
 - drei Staatsebenen als Besteller
 - zwei Tarifsysteme (Direkter Verkehr und Verbünde)
- Rolle des Staates
 - Konflikte zwischen den Rollen als Eigner, Besteller und Aufsichtsbehörde.
- Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs
 - Der Auftrag der Eigenwirtschaftlichkeit führt zu Konflikten mit dem hochsubventionierten Regionalen Personenverkehr und kann zu höheren Abgeltungen bei den Bestellern des RPV führen.
- Rolle SBB im Normalspurbereich
 - Klärung der Rollen der anderen Normalspurbahnen (Überarbeitung der Strategie SBB + X).



Im Namen der Regierung

Heidi Hanselmann
Präsidentin



Canistus Braun
Staatssekretär

Beilage:

Ausgefüllter Fragebogen «Vernehmlassung Reform RPV»

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:

konsultationen@bav.admin.ch; christoph.herren@bav.admin.ch



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht ist ein Reformbedarf gegeben wie im Motionsanliegen formuliert. Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs ist sicherzustellen und ein zentrales Anliegen der Kantone. Zudem ist das Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abzustimmen. Auch unterstützen wir das Anliegen, das heutige Bestellverfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen. Damit kann die Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Besteller sowie die Transportunternehmen erhöht werden.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen im Grundsatz die Reformziele. Prioritär ist das Bestellverfahren zu vereinfachen und zu harmonisieren. Die Aufteilung der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sind klar zu regeln.

Der Bestellprozess hat sich in der Vergangenheit zwar grundsätzlich bewährt, weist jedoch Unzulänglichkeiten auf und ist kompliziert. Durch die grosse Zahl der Akteure wird der Prozess schwerfällig und es sind viele Schnittstellen vorhanden. Als wesentliche Mängel stellen wir Doppelspurigkeiten, unklare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie unzureichende Steuerungsmöglichkeiten fest.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die in der Vorlage festgelegten Ziele werden nur teilweise erreicht, dies trifft insbesondere mit der vorgeschlagenen Variante «Optimierung» zu. Die wesentlichen Mängel werden nicht beseitigt. Die Variante «Optimierung» stellt aus unserer Sicht keine Reform mehr dar. Hier werden lediglich geringfügige Anpassungsmassnahmen vorgeschlagen. Das ist zu wenig. Die Verfahren und Abläufe werden nicht verbessert. Die Verantwortlichkeiten bleiben weiterhin unklar.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Konsequenterweise wäre eine regionale Sicht der RPV-Bestellung weiterzuverfolgen. Es wäre zielführender, wenn sich Marktgebiete und Bestellregionen decken würden. Als Beispiel könnten die Planungsregionen dienen, die unter Federführung des Bundes Konzepte für den Ausbauschritt 2035 erarbeiten.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagenen Regelungen müssen dem Kern von Innovationen Rechnung tragen. Häufig muss über Innovationen rasch und dezentral entschieden werden. Langwierige Bewilligungsverfahren hindern kleine und mittlere TU an der Umsetzung von Innovationen. Diese TU verfügen nicht über die erforderlichen Eigenmittel, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können. Daraus resultiert ein strategischer Wettbewerbsnachteil für die kleineren und mittleren TU.

Allerdings ist der Innovationsbeitrag von 5 Mio. Franken je Jahr, der über den Verpflichtungskredit für den RPV zur Verfügung gestellt werden soll, zu gering, um wirkungsvolle und umsetzungsreife Innovationen zu finanzieren.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit der vorgeschlagenen Reform bleibt die heute unbefriedigende Anreizsituation weitgehend unverändert.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Damit wird dem Prinzip der Effektivität nachgelebt.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen ein schweizweit einheitliches Benchmarking. In den letzten Jahren wurden verschiedene Steuerungs-Instrumente entwickelt, zum Beispiel ein Qualitätssystem des Bundes (QMS RPV). Einige Kantone, so auch der Kanton St.Gallen, haben gemeinsam ein interkantonaes Benchmarking eingeführt und regional etabliert. Dieses ist gezielt auszubauen und schweizweit einzuführen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie: «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☒ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Dies auch vor dem Hintergrund der derzeit laufenden Arbeiten zur Überprüfung der Aufgabenteilung Bund–Kantone und des identifizierten Entflechtungspotenzials im regionalen Personenverkehr im Bericht «Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone» zur Motion 13.3363.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Die Variante «Optimierung» stellt aus unserer Sicht keine Reform mehr dar. Hier werden lediglich geringfügige Anpassungsmassnahmen vorgeschlagen. Das ist zu wenig. Die Verfahren und Abläufe werden nicht verbessert. Die Verantwortlichkeiten bleiben weiterhin unklar.

Bezüglich der Gesamtsicht von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr bleibt unverändert das Problem bestehen, dass Bestell- und Markträume nicht zusammenpassen. Es sind betrieblich effiziente, regionale Liniennetze zu evaluieren. Zweckmässig wäre es, Regionen zu bilden, die eine abgestimmte Angebotsplanung erarbeiten und über Bestellkompetenzen verfügen. Auch hinsichtlich Finanzierungssicherheit bringt die Vorlage nicht wirklich Vorteile. Aufgrund der Budgetautonomie der Kantone liegt keine finanzielle Verbindlichkeit über ein Budgetjahr hinaus vor.

Bund und Kantone können für die gemeinsam bestellten Angebote mittels Zielvereinbarung festlegen, dass das Bestellverfahren jährlich durchgeführt wird. Durch die Verkürzung der Offertdauer auf ein Jahr droht eine Verschlechterung im Bestellprozess.

Skeptisch stehen wir auch dem Vorschlag gegenüber, Zielvereinbarungen zwischen den TU und den Bestellern über eine Laufzeit von vier bis sechs Jahren verpflichtend einzuführen. Insbesondere bei kleineren TU mit wenigen Linien ist diese Massnahme nicht sinnvoll. Sie führt zu einem verhältnismässig hohen administrativen Aufwand. Zudem sind Kosten- und Erlösziele für einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren schwieriger abzuschätzen als über zwei Jahre mit den heute üblichen Angebotsvereinbarungen aus Basis des zweijährigen Bestellverfahrens. Es besteht ein erhebliches Kalkulationsrisiko auf Seiten der TU. Zudem laufen die Besteller Gefahr, im Rahmen von Zielvereinbarungen Kosten anzuerkennen, die sich im Nachhinein als wesentlich tiefer herausstellen. Als Beispiel sei hier die Schweizerische Südostbahn AG erwähnt, die durch den Einstieg in den Fernverkehr und der damit verbundenen Ausweitung der Leistungsmenge unter anderem tiefere Kosten für die RPV-Linien beim Fahrzeugunterhalt oder etwa bei der Geschäftsführung aufweist.

Das Reformziel «Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert» wird nicht erreicht.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:
vgl. Antwort zu Frage 10

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit der einmaligen Festlegung der Sockelbeiträge und der anschliessenden Indexierung nach Teuerung und Bevölkerungswachstum werden sich die vom Bund bezahlten Buspauschalen und das effektive Angebot unterschiedlich entwickeln. Kantone mit grossen Ausbauten des regionalen Busangebots erst nach Umsetzung der Teilentflechtung werden die entstehenden Kosten grösstenteils selber zu finanzieren haben. Im Sinn einer Vereinfachung ist dies aber in Kauf zu nehmen. Mit der Buspauschale werden bei Busangeboten aber auch keine Kürzungen der Bundesgelder wegen Überangeboten oder Mehrfachangeboten mehr vorgenommen. Dies bedeutet für alle Kantone eine Vereinfachung im Bestellablauf und erhöht die Planungssicherheit.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 13. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu den beiden Entwürfen für eine Änderung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) mit der Variante „Optimierung“ einerseits und der Variante „Teilentflechtung“ andererseits Stellung nehmen zu können.

Die vorgeschlagene Reform des regionalen Personenverkehrs wird von uns im Grundsatz begrüsst. Wir sprechen uns für die Variante Optimierung aus. Diese Vorlage erhöht die Planungssicherheit und die Anreize zur Effizienzsteigerung und vereinfacht das Bestellverfahren. Unseres Erachtens fehlen jedoch Reformvorschläge zu den Themen Gewinnmargen und Gewinnverwendung in Ausschreibungsverfahren. Im Weiteren verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragenkatalog.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatschreiber




Beilage: Ausgefüllter Fragenkatalog



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Thurgau
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Thurgau, 8510 Frauenfeld	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx)
zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

1. Für die Transportunternehmen mehr Anreize zum unternehmerischen Handeln und zur Effizienzsteigerung schaffen.
2. Planbarkeit erhöhen.
3. Bestellverfahren vereinfachen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

In der Vorlage fehlt bezüglich Gewinnmarge und Gewinnverwendung eine Differenzierung zwischen Ausschreibungsverfahren und Direktvergaben. In Ausschreibungsverfahren soll eine Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden. Dies stärkt die unternehmerische Tätigkeit der Transportunternehmen und erhöht die Effizienz des öffentlichen Verkehrs.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Anteil von grenzüberschreitenden Regionalverkehrslinien ist für eine Kantonalisierung zu gross.

Die Gefahr wäre gross, dass verschiedene kantonale Vorgaben an die Transportunternehmen das öV-System komplizierter machen. Die Führung und die Kontrolle der grossen, nationalen Transportunternehmen wäre schwierig. Problematisch wären auch die unterschiedlichen Kräfteverhältnisse der einzelnen Besteller. Kleine Kantone hätten ohne den grossen Mitbesteller Bund Schwierigkeiten ihre Interessen durchzusetzen. Die Regionalverkehrsplanung wäre auch in der Variante "Kantonalisierung" eine Verbundaufgabe. Der Fernverkehr, Güterverkehr, Regionalverkehr und die Bahninfrastruktur muss integral geplant werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Bestellung des RPV soll eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen bleiben, weil 60% der Regionalbahnlinien und 15% der Regionalbuslinien kantonsübergreifend verkehren. Zudem soll das öV-System möglichst einheitlich finanziert und integral geplant werden.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Unseres Erachtens ist es nicht innovationsfördernd, wenn eine Verwaltung über die Finanzierung von Innovationen entscheidet. Zudem können mit jährlich 5 Mio. Franken keine wirklichen Innovationen erwartet werden. Wenn nur 0.5% der jährlichen Kosten in Innovationen investiert werden, kann ein System nicht wirklich weiterentwickelt werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Für Direktvergaben sind sie richtig gesetzt.
In Ausschreibungsverfahren müsste jedoch eine Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Kantone müssen auf die Entscheidung für ein neues Bemessungssystem Einfluss nehmen können und die Auswirkungen des Systemwechsels vor dem Entscheid abschätzen können.

Die Bemessung der Mitfinanzierung des Bundes für das Grundangebot muss jedoch auch überarbeitet werden. Für das Bahnangebot und das Busangebot soll künftig nicht mehr der gleiche Nachfrage-Grenzwert gelten. Die Kürzung der Mitfinanzierung des Bundes soll prozentual und ohne Toleranz erfolgen. Die Abgrenzung des Ortsverkehrsanteils soll angepasst oder abgeschafft werden. Die Definition des Ortsverkehrsanteils mit 1.5 km zum nächsten Bahnhof ist willkürlich. Auf dem Land gibt es überhaupt keinen Ortsverkehrsanteil und in der Stadt ist er oftmals grossflächiger.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das schweizweite Benchmarking-System soll auf dem vorhandenen und bewährten System der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Bern, Luzern, Solothurn, St. Gallen und Thurgau aufbauen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Der öffentliche Verkehr ist ein Gesamtsystem, das möglichst integral geplant und einheitlich finanziert werden soll. Es würde das Gesamtsystem schwächen, wenn mitten durch das Regionalverkehrssystem eine Finanzierungsgrenze verläuft. Unseres Erachtens müsste es das Ziel sein, dass der öffentliche Verkehr vom Bund und den Kantonen gemeinsam bestellt und finanziert wird (Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr). Dies wäre auch die Grundlage zur Entwicklung eines einheitlichen und einfachen Tarifsystems.

Unterschiedliche kantonale Vorgaben an die Transportunternehmen machen das System komplizierter und teurer.

In den Verhandlungen mit den Transportunternehmen werden die Kleinbesteller geschwächt, wenn sie den Bund als Mitbesteller verlieren.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

- In Ausschreibungsverfahren soll eine Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden.
- Der Artikel 16 PBG soll gleich formuliert werden, wie bei der Variante Teilentflechtung.
- Der Artikel 31a Absatz 1 PBG soll folgendermassen ergänzt werden:
Der Bundesrat regelt die Grundsätze für das gemeinsam bestellte Angebot im Einvernehmen mit den Kantonen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wir lehnen die Variante "Teilentflechtung" grundsätzlich ab.

Verbesserungsvorschläge:

- Wenn Bahnangebotsänderungen Mehrkosten im Busbereich auslösen, muss die Buspauschale angepasst werden (nicht nur bei Betriebsumstellungen von Bahn zu Bus).
- Die Buspauschale muss sich entsprechend dem Bevölkerungswachstum des einzelnen Kantons entwickeln und nicht dem Bevölkerungswachstums aller Kantone.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir lehnen die Variante Teilentflechtung ab, insbesondere den Freiraum für unterschiedliche kantonale Regelungen. Der Regionalverkehr ist in der kleinräumigen Schweiz auch im Busverkehr zu einem namhaften Anteil kantonsübergreifend.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

- Wenn Bahnangebotsänderungen Mehrkosten im Busbereich auslösen, muss die Buspauschale angepasst werden (nicht nur bei Betriebsumstellungen von Bahn zu Bus).
- Die Buspauschale muss sich entsprechend dem Bevölkerungswachstum des einzelnen Kantons entwickeln und nicht dem Bevölkerungswachstums aller Kantone.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der gesamte öffentliche Verkehr sollte künftig vom Bund und den Kantonen gemeinsam bestellt und finanziert werden (Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr). Dies wäre auch die Grundlage zur Entwicklung eines einheitlichen und einfachen Tarifsystems.

numero			Bellinzona
3652	cl	0	8 agosto 2019
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti
Divisione finanziamento
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch
christoph.herren@bav.admin.ch

Consultazione sulla riforma TRV: presa di posizione del Cantone Ticino

Gentili signore,
Egregi signori,

in data 17 aprile 2019 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la riforma del traffico regionale viaggiatori (modifica della Legge sul trasporto di viaggiatori). Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Il trasporto pubblico è un elemento centrale della politica territoriale e ambientale svizzera così come del nostro Cantone.

Negli scorsi anni esso ha conosciuto un rilancio importante ed è chiamato a garantire buoni allacciamenti per tutte le regioni e le località. Questo lavoro di sviluppo va proseguito anche nel prossimo futuro.

Il sistema di gestione, ordinazione delle prestazioni e finanziamento del traffico regionale di viaggiatori ha dato prova di buon funzionamento. Con la riforma oggetto di consultazione l'intenzione è quella di confermare il sistema migliorandolo laddove con il tempo sono emerse nuove necessità.

Il nostro Cantone ha avuto modo di accompagnare i lavori di preparazione di questa riforma ed è convinto che porterà vantaggi per tutti gli attori coinvolti e sostiene quindi le intenzioni del Consiglio federale.

Per quanto concerne i due nuovi modelli posti in consultazione ci esprimiamo favorevolmente sulla variante "ottimizzazione". Riteniamo che tale soluzione porti al raggiungimento degli obiettivi garantendo una supervisione e una collaborazione da parte della Confederazione anche sull'importante settore autobus e non solo in ambito ferroviario.

La suddivisione della competenza del servizio di trasporto pubblico secondo il modo di trasporto come previsto dalla variante "separazione parziale" non trova il nostro consenso. Essa si basa su un criterio che non è rappresentativo della realtà. Ci sono linee ferroviarie che servono località e tratte meno importanti rispetto a linee autobus che verrebbero invece, secondo il modello proposto, lasciate interamente ai Cantoni. I contributi finanziari garantiti dalla Confederazione ai Cantoni sarebbero basati su una situazione di partenza corretta (quella attuale) ma conoscerebbero con il tempo un'inevitabile distorsione dovuta alle scelte dei singoli Cantoni e all'evoluzione dell'offerta non permettendo più così di rispondere all'obiettivo di garantire collegamenti di base adeguati in tutta la Svizzera.

Gradiscano, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

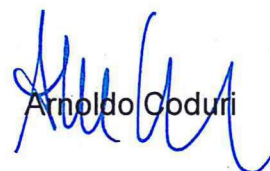
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Christian Vitta

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Consultazione sulla riforma TRV

N. registrazione/dossier: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Questionario

Parere trasmesso da:

☒	Cantone
☐	Partiti politici
☐	Organizzazione mantello dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna
☐	Organizzazione mantello del settore economico
☐	Organizzazione esterna al settore dei TP
☐	Organizzazione del settore dei TP
☐	Imprese di trasporto concessionarie ☐ con linee ferroviarie o impianti a fune indennizzati dalla Confederazione ☐ con autolinee o linee di battelli indennizzate dalla Confederazione ☐ senza indennità della Confederazione secondo la LTV
☐	Comunità tariffaria
☐	Altro
Mittente: Cantone Ticino	

Rispedire il questionario, se possibile compilato in formato *Word* (*.doc oder *.docx), a christoph.heren@bav.admin.ch.

Domande di fondo

1. La riforma richiesta nella mozione è fundamentalmente necessaria?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: -.-

2. Sostenete gli obiettivi della riforma? Secondo che ordine di priorità?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: - Procedura di ordinazione semplificata e armonizzata
- Ripartizione compiti / responsabilità chiara e funzionale (Confederazione/Cantone)
- Il finanziamento è affidabile, calcolabile e stabilizzato

3. Con l'avamprogetto vengono raggiunti gli obiettivi della riforma?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: Rimangono ancora alcuni punti aperti, tra cui l'interfaccia con la lunga percorrenza, la ripartizione/procedure e gli strumenti (sistema informatico).

A) Decisioni di principio sul sistema

4. Domande sulla variante "cantonalizzazione":

a) il respingimento della variante "cantonalizzazione" è giustificato?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni: Questa variante è in contraddizione con il TP svizzero che rappresenta un unico sistema efficiente e coordinato tra vari vettori di trasporto (treni, bus, battelli, impianti a fune).

b) La questione deve essere ripresa nell'ambito del progetto generale "Ripartizione dei compiti II"?

☐ SÌ ☒ NO

5. Le nuove possibilità di finanziamento delle innovazioni nel settore dei TP sono adeguate e sufficienti?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni: Costituire un fondo per le innovazioni è sicuramente interessante e positivo; il volume del finanziamento da erogare (al momento indicato in CHF 5 mio annui) è sicuramente da approfondire definendo in funzione dei progetti, degli obiettivi e delle tempistiche. L'importo previsto ci sembra a livello nazionale abbastanza esiguo.

6. La precisazione dell'impiego delle eccedenze va nella giusta direzione come incentivo per le imprese di trasporto?

☒ SI ? ☐ NO

Osservazioni: Viene in gran parte confermato lo status quo dove eventuali utili devono essere messi a riserva per le linee TRV. Nel nostro Cantone lo stesso principio vale anche per linee non cofinanziate dalla Confederazione sulla base della legge cantonale.

7. Nel dimensionare il proprio co-finanziamento di offerte che vanno oltre quella di base, la Confederazione dovrebbe applicare maggiori criteri economici?

☐ SI ☒ NO

Osservazioni: L'ordinazione congiunta (Confederazione e Cantoni) e un benchmarking a livello nazionale dovrebbero permettere una spesa oculata per le prestazioni del TP. Tuttavia, per quanto concerne le linee di autobus sono preferibili criteri economici per gruppo di linea (comparto) e non più per singole linee come oggi. Resta inteso che l'offerta da parte delle IT va presentata sempre nel dettaglio per singola linea.

8. Bisogna introdurre un sistema di benchmarking applicabile sul piano nazionale per tutte le linee TP ordinate?

☒ SI ☐ NO

Osservazioni: Con un sistema riconosciuto a livello nazionale ci sarebbe più omogeneità nelle valutazioni finanziarie. Vanno comunque tenute in conto le considerazioni di cui sopra (pto 7).

B) Scelta e definizione delle varianti

9. Quale variante preferite "ottimizzazione" o "separazione parziale"?

☒ Variante "ottimizzazione" ☐ Variante "separazione parziale" ☐ Nessuna delle due

Osservazioni: La variante "separazione parziale" si basa su un criterio (quello del modo di trasporto) arbitrario e non rappresentativo dell'effettiva offerta (ci sono linee ferroviarie di importanza inferiore a linee bus nella medesima regione) compromettendo così l'obiettivo di un sistema omogeneo e adeguato per tutta la Svizzera. La proposta di un contributo forfettario della Confederazione per tutte le linee autobus basato sull'aggiornamento di un indice che non considera il territorio e l'utenza servita nonché l'offerta TRV non è condivisa.

10. Avete proposte di miglioramento per la variante "ottimizzazione"?

☐ SI ☒ NO

Se sì, quali? -.-

11. Domande sulla variante “separazione parziale”

a) Avete proposte di miglioramento per la variante “separazione parziale”?

☐ SI X NO

Proposte di miglioramento: -.-

b) Sostenete l'autonomia dei Cantoni proposta secondo il principio di sussidiarietà con diverse disposizioni federali sussidiarie?

☐ SI X? NO

Osservazioni: Non sosteniamo la variante “separazione parziale”

c) Siete d'accordo con la forma del contributo federale?

☐ SI X NO

Osservazioni: Il contributo federale attuale rispecchia l'effettiva offerta e domanda. Con un contributo forfettario, negli anni si creerebbe una situazione disomogenea e non più coerente con gli obiettivi del TRV. Ad esempio in Ticino dal 2021 è previsto un potenziamento importante dell'offerta per offrire un servizio analogo alle altre regioni svizzere, ma esso non sarebbe adeguatamente finanziato dalla Confederazione.

C) Altre osservazioni

12. Vi sono tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?

X SI ☐ NO

Osservazioni: Cfr. 3) soluzione (informatica) comune per registrare i dati delle offerte da implementare al più presto, con ev. possibilità di inserire anche le linee non ordinate congiuntamente con la Confederazione così da disporre di tutte le informazioni in un unico sistema.

Cfr. 7) I meccanismi di cofinanziamento (Confederazione per TRV nel settore autobus) dovrebbero essere esplicitati e soprattutto impostati in funzione dell'offerta/domanda per comparto. Per quanto attiene la rappresentazione contabile dovrebbero essere esposti i costi/ricavi per singola linea. Inoltre, nell'applicazione dei meccanismi di redditività minima e della matrice per determinare le coppie di corse cofinanziabili risp. l'eccedenza d'offerta è opportuno definire dei comparti per evitare risultati indesiderati e non auspicati nemmeno dal legislatore. Lo stesso vale per la determinazione della “funzione di collegamento”: il minimo di 100 abitanti dovrebbe valere per l'insieme delle frazioni o paesi serviti, e non per singolo nucleo (ad esempio sponda destra Valle di Muggio linea 62.521).



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes); Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens zur geplanten Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes [PBG]; SR 745.1) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns dazu wie folgt:

Eintreten

Der Bundesrat beauftragte im Juni 2016 das Eidgenössische Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), das System des regionalen Personenverkehrs (RPV) mittels Reform unter Einbezug der Kantone und Transportunternehmen zu überarbeiten. Mit der Reform sollen die Kompetenzen zur Bestellung und Finanzierung des Regionalverkehrs zwischen Bund und Kantonen neu und effizienter geregelt werden. Im Weiteren verpflichtet die Motion 13.3663 den Bundesrat, dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten, wie das heutige Bestell- und Finanzierungsverfahren vereinfacht und harmonisiert werden kann.

Gemeinsames Projekt von Bund und Kantonen unter Einbezug der Transportunternehmen

Zur Umsetzung des Auftrags des Bundesrats haben sich Bund und Kantone auf eine gemeinsame Projektorganisation geeinigt. Bund und Kantone haben sich im Rahmen des Auftrags dazu bekannt, die bewährten Elemente des Systems zu erhalten: Der regionale Personenverkehr soll eine Verbundaufgabe bleiben. Bund und Kantone sollen den RPV auch zukünftig weiterhin gemeinsam steuern und finanzieren. Die bisherigen Verfahren und Instrumente sollen dazu weiterentwickelt werden. Zum Reformprozess bittet das UVEK um Beantwortung folgender Fragestellungen:

Fragenkatalog zur Vernehmlassung Reform RPV

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht ist ein Reformbedarf gegeben. Auch die Konferenz öffentlicher Verkehr (KöV) unterstützt die Reformbemühungen. Der vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Überprüfung der Prozessführung im regionalen Personenverkehr wird Rechnung getragen.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es gilt vor allem, den Bestellprozess weiter zu vereinfachen (im Sinne der Regelung von Grundsätzen anstelle von Regulierungen). Die Umsetzung geht jedoch noch zu wenig weit. Die zweckmässige Aufgabenverteilung, die Harmonisierung und klar erkennbare Effizienzsteigerungen sind noch weitgehend offen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss erläuterndem Bericht (Übersicht Zwischenfazit) ist ein Ziel erfüllt und fünf Vorgaben teilweise erreicht oder nach wie vor offen.

Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.

Tlw. erreicht.

Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.

Erreicht.

Die Gesamtsicht ist gestärkt.

Tlw. erreicht.

Die Aufgaben sind zweckmässig aufgeteilt

Noch offen.

Die TU's erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.

Weitgehend
offen.

Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

Noch offen.

Die Auswertung im Bericht zeigt auf, dass aufgrund des Zwischenstands noch wenige Massnahmen umgesetzt und die Ziele noch nicht umfassend erreicht sind.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Kantonalisierung mit der zu erwartenden Aufgaben- und Lastenverschiebung geht zulasten der Kantone. Die daraus folgenden personellen und finanziellen Folgen sind weder quantifizier- noch abschätzbar. Im Bericht fehlen uns klare Aussagen zur zusätzlichen finanziellen Belastung der Kantone sowie zum Mehraufwand im Personalbereich. Die Regionalisierung ist wichtiger als die Kantonalisierung. Gut funktionierende gemeinsame Bestellungen mit Nachbarkantonen sind wichtiger als eine Kantonalisierung. Diverse Busangebote verkehren über die Kantonsgrenzen hinaus.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Reformbericht hinterlässt für die Kantone zu viele offene Fragen. Die Lasten- und Aufgabenübertragungen vom Bund zu den Kantonen haben nicht absehbare und wohl auch nicht zu unterschätzende Auswirkungen für die Kantone in personeller wie auch in finanzieller Hinsicht. Hier ist Klarheit zu schaffen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Um mit der fortlaufenden Entwicklung im öffentlichen Verkehr Schritt halten zu können (z. B. Digitalisierung), sind Innovationsmassnahmen unabdingbar und weiter zu fördern. Die Schweizweit definierten 5 Mio. Franken sind aus unserer Sicht zu knapp bemessen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die heutige Artikel 36 PBG Regelung lässt Überschüsse und Unterdeckungen mit mindestens 2/3 mehrheitlich im System. Der restliche Drittel kann frei verwendet werden,

womit die Unternehmungen einerseits einen Anreiz erhalten, andererseits die Gewinnverwendung sinnvoll investieren kann.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es sollen die in der üblichen Praxis geltenden Kriterien angewandt werden. Dabei sind für neue Angebote Einführungsphasen zu berücksichtigen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Bund verfügt teilweise bereits über ein Benchmarking-System im Busbereich. Mit einem Controlling auf Bundesstufe ist im Rahmen eines Benchmarking-Vergleichs und dem eingeführten Qualitätsmesssystem (QMS) ein noch effizienterer öV steuerbar.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

Bemerkungen:

Mit der Optimierungsvariante wird die Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton sichergestellt. Wir erachten die Beteiligung des Bunds am Bestellprozess als wichtig. Damit wird auch zukünftig eine vergleichbare und ausreichende Prüfung auf Bundesebene garantiert. Auf Stufe Bund ermöglicht sie zudem eine objektive Prüfung und ein Vergleich mit gleichwertigen TU's. Es werden keine neuen Schnittstellen geschaffen und die Koordination inklusive Controlling mit dem Bund bleibt weiterhin hoch. Der bisher bewährte partizipative Planungsprozess wird weiterhin sichergestellt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Für die vorgesehenen Prozesse sind verbindliche Ziele festzulegen, um die Aufgaben zukünftig termingerecht umsetzen zu können.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Es fehlen konkrete Aussagen zum personellen und finanziellen Aufwand auf die einzelnen Kantone.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Variante Teilentflechtung überträgt das Bestellverfahren der RPV-Buslinien vollumfänglich auf die Kantone. Der Bund sichert zwar Bundesbeiträge zu, jedoch begrenzt und indexiert. Mit der Teilentflechtung werden beim Bund wie auch bei den Kantonen grosse Anpassungen mit kostentreibenden Neuorganisationen notwendig. Die beim Bund errechneten Einsparungen von zwei Stellen fallen neu bei den Kantonen an.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA☒ NEIN

Bemerkungen:

Der im Bericht berechnete Pauschalbetrag ist tiefer als der effektiv notwendige Bundesbeitrag. Der Bundesbeitrag ist zudem fixiert und minimal indexiert. Wir befürchten, dass mit eingefrorenen Bundesbeiträgen zukünftige Angebotsausbauten für die Kantone kaum mehr finanzierbar werden. Wir sehen die Gestaltung des RPV auch im Busbereich weiterhin als Verbundsaufgabe.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

Ganzheitliche Betrachtung Fern-, Regional- und Ortsverkehr

Nach wie vor leidet die Branche unter den diversen Schnittstellen wie Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Es fehlt eine ganzheitliche Betrachtung von RPV und Fernverkehr mit diversen Aufgabenteilungen, unterschiedlichen Bestellern sowie verschiedenen Verantwortlichkeiten.

Controlling

Die unrechtmässige Subventionsverwendung durch PostAuto verlangt in Zukunft verbesserte Kontrollmechanismen. Wie werden diese zukünftig sichergestellt bzw. weiter

professionalisiert?

Tariflandschaft

Die heute komplexen Tarifsysteme müssen zukünftig einfacher und kundenorientiert ausgestaltet werden.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit Hochachtung.

Altdorf, 28. Juni 2019



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor-Stv.

Roger Nager

Adrian Zurfluh

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Office fédéral des transports OFT
Division financement
3003 Berne

*Envoi par courriel à :
konsultationen@bav.admin.ch*

Réf. : MFP/15025522

Lausanne, le 3 juillet 2019

Consultation fédérale : réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs)

Madame, Monsieur,

Le Conseil d'Etat accuse réception de votre lettre du 17 avril 2019 lui soumettant en consultation la modification de la loi sur le transport de voyageurs dans le cadre du projet de réforme du transport régional de voyageurs (TRV).

Le Conseil d'Etat vaudois se positionne favorablement sur les principes fondamentaux et objectifs de la réforme du TRV, ainsi que sur une évolution de la procédure de commande du TRV, et non sur une révolution. De ce fait, il se prononce en faveur de la variante « optimisation » et rejette la variante « séparation partielle ». En effet, l'influence de la Confédération dans le TRV doit demeurer forte, notamment vis-à-vis des entreprises de transport nationales et de l'homogénéité du paysage des transports publics suisse.

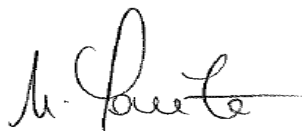
Nous vous faisons parvenir le catalogue de questions dûment rempli avec nos observations.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Nuria Gorrite



Vincent Grandjean

Annexe

- Réponse au questionnaire

Copies

- OAE
- DGMR



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☒	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: État de Vaud Conseil d'État Château cantonal 1014 LAUSANNE	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le processus de commande actuel a fait ses preuves au niveau de son principe. Tous les partenaires impliqués dans le processus de commande voient de leur point de vue des possibilités d'amélioration. Toutefois, **le Canton de Vaud se positionne sur une évolution et non sur une révolution de la procédure de commande du TRV.**

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Amélioration de la planifiabilité et de la prévisibilité de l'offre.
Renforcement de la vue d'ensemble de l'infrastructure et des transports.
Fiabilité des financements.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le présent projet est un premier pas. Le projet définitif devra concrétiser les objectifs fixés.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le paysage des transports régionaux doit être guidé par des principes et des prescriptions uniformes au niveau national. Une cantonalisation de la commande du TRV risquerait de prêter à cette harmonie et de déséquilibrer son financement en fonction de la capacité financière de chaque canton. Accessoirement, une cantonalisation réduirait l'influence des commanditaires du TRV vis-à-vis des entreprises de transport nationales. **Le TRV doit donc rester une tâche commune entre la Confédération et les cantons. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modal.**

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Les travaux qui ont abouti au présent projet de réforme ont montré les différentes visions que les acteurs ont sur les rôles et les tâches dévolus à la Confédération et aux cantons dans la commande du TRV. Le choix d'une des variantes permettra de dégager une tendance d'opinions, mais n'en réglera pas pleinement les enjeux. La part de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour le trafic régional de 50% au sens de l'art 30, al. 1, LTV doit être maintenue.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Sur la base de l'art. 31, al. 2, LTV, la Confédération prévoit de financer désormais séparément les projets d'innovation déterminants pour le TRV. Cette nouvelle démarche devrait permettre aux commanditaires d'obtenir une meilleure vue d'ensemble et de mieux coordonner le choix des projets les plus prometteurs. En l'espèce, **le projet de réforme ne fait que confirmer le législateur**. Les prescriptions et les modalités concrètes relatives aux mécanismes du financement de l'innovation sont à définir.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

À notre avis, l'utilisation libre des excédents au-delà des seuils fixés dans l'art. 36, al. 2, LTV doit être conditionnée à des projets d'innovations ou à des mesures d'améliorations de la production qui profitent, totalement ou partiellement, au secteur du TRV.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

La pratique actuelle d'adéquation entre l'offre et la demande doit être maintenue.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

La variante « séparation partielle » pose le problème, car la question de la portée du benchmarking national reste à résoudre. Il est possible de faire une distinction entre les lignes commandées uniquement par les cantons et les communes et celles à la commande desquelles la Confédération participe, de différencier en fonction du volume de l'indemnité ou de recenser des données uniformisées. Si le benchmarking est limité aux lignes pour lesquelles la Confédération participe à la commande, dans la variante « séparation partielle », il n'y aurait pas de benchmarking national pour les lignes de bus, mais plusieurs systèmes de benchmarking cantonaux ou régionaux. Cela semble inopportun et coûteux pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons ou régions et les cantons.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Variante « optimisation »

Cette variante est basée sur un système qui a fait ses preuves. Aucune nouvelle interface n'est créée et **l'influence de la Confédération dans le TRV**, par exemple la coordination de la procédure de commande, **reste forte et doit le rester**. Les outils actuels sont adéquats, mais ils doivent être développés, notamment les conventions d'objectifs.

Variante « séparation partielle »

Un des arguments en faveur de cette variante est le transfert des tâches dans des domaines qui concernent principalement leur territoire cantonal, sous-entendu les prestations par bus. Toutefois, l'article 16, al. 1, OCPF précise que les cantons élaborent et priorisent également les projets d'offre du transport régional de voyageurs ferroviaires dans les régions de planification. Dès lors, il y a une incohérence dans l'argumentaire.

Un financement différent entre rail et bus peut générer des incitations inopportunes et contredit une vision du TRV globale et indépendante des modes de transport.

Les entreprises de transport risquent de subir de multiples prescriptions et procédures de commande cantonales pour les lignes de bus, ce qui, contrairement aux intentions originelles, ne rendra pas la procédure plus simple ni efficace.

Cette variante est peu équitable en termes de financement de besoins supplémentaires, notamment, car que les parts rail / route varient fortement d'un canton à l'autre ; il peut en résulter des inégalités de traitement, notamment chez les cantons où les lignes de bus sont majoritaires, voire exclusives. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modal.

L'absence de commande de la Confédération en faveur du transport par bus du implique notamment les inconvénients suivants :

- Perte d'homogénéité du paysage du TRV au niveau national ; un système d'étalonnage des performances homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse disparaîtrait pour les lignes de bus ;
- La part actuelle de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour le trafic régional de 50% au sens de l'art 30, al. 1, LTV ne s'appliquera que pour la partie ferroviaire ;
- Pas de cautionnement des investissements pour l'acquisition de bus ou de dépôts routiers, ce qui provoquera une hausse des charges d'intérêts et donc une entame précoce d'une partie de la contribution fédérale forfaitisée ;
- Pas de contrôle de la comptabilité des entreprises de transport purement routières, à l'exemple de CarPostal ;
- Suppression à l'échelle nationale de l'influence de la Confédération sur les agissements et les coûts des entreprises de transport purement routières.

Voir également 11 b) et c).

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Mesures d'amélioration pour mieux coordonner et synchroniser les crédits fédéraux respectifs entre l'aménagement des infrastructures et le TRV.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Le Canton de Vaud insiste pour que la délimitation entre trafic local et trafic régional soit maintenue, car elle fait sens sur son territoire. En effet, le financement du trafic local est exclu du financement fédéral, conformément à l'art. 28, al.2, LTV. La contribution forfaitaire doit ainsi financer exclusivement les prestations de transport par bus du secteur du TRV, et non financer celles du trafic local en cas d'excédent de financement du TRV, car ce serait contraire à la législation et à la répartition des compétences des institutionnelles. D'autre part, il y a lieu de trouver des pistes d'amélioration permettant de supprimer les inconvénients de la variante énumérés au point 9.

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Conformément à l'article 16, al. 1, OCPF, les cantons élaborent et priorisent actuellement déjà les projets d'offre du transport régional de voyageurs dans les régions de planification visées à l'art. 48d, al. 2, LCdF et ils les harmonisent entre eux. À ce titre, la variante ne modifie en rien la pratique actuelle ou supposée de définition de l'offre, et ne fait que confirmer la volonté du législateur. Les prestations du TRV restent une tâche commune entre la Confédération et les cantons. Il nous paraît incohérent de séparer la commande et le financement, même s'il est forfaitaire, d'autant plus pour des prestations qui représentent près de 1/3 des prestations totales du TRV.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Une contribution forfaitaire pour le secteur bus, indexée en fonction d'agrégats structurels, par définition à croissance faible, ne permet pas de financer les développements routiers du TRV, notamment dans les cantons où le transport par bus est prépondérant. D'autre part, les développements ou des modifications du mode ferroviaire (inclus le trafic Grandes lignes) induisent, dans une certaine mesure, un calage nécessaire du réseau réticulaire routier aux réseaux supérieurs, donc des prestations supplémentaires contraintes.

L'évolution de la contribution fédérale est peu équitable en termes de financement de besoins supplémentaires, notamment, car que les parts rail / route varient fortement d'un canton à l'autre ; il peut en résulter des inégalités de traitement, notamment chez les cantons où les lignes de bus sont majoritaires, voire exclusives. Également, le système d'indexation prévu ne permet pas d'accompagner la croissance de l'offre en faveur d'un report modale.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

En regard du récent audit de la surveillance de la commande du trafic régional de voyageurs par le Contrôle fédéral des finances, et au vu de l'affaire CarPostal, il y a lieu de remettre à plat le rôle de surveillance et de contrôle de la comptabilité des entreprises de transport. Ce point a fait l'objet d'un travail séparé de la part de l'OFT est abouti à son communiqué de presse du 6 mai 2019 (« Emploi correct des subventions dans les TP : l'OFT renforce la surveillance après l'affaire CarPostal »). Il va de soi que la variante « séparation partielle » induit des conséquences qui vont à l'encontre du système de surveillance des subventions dans les transports publics souhaité par l'OFT. D'autre part, il y aurait lieu de s'interroger sur la possibilité d'utilisation de la réserve art. 36 LTV. En effet, certaines sont d'une grande ampleur par rapport aux indemnités versées annuellement, bien des fois en raison de dissolution de réserve d'amortissement ou de réserves latentes ; ces réserves devraient, à partir d'un montant, par exemple supérieur à 20% des coûts non couverts, être allouées à absorber ponctuellement ou durablement les coûts du TRV (par exemple : utilisation d'une partie de la réserve pour faire baisser les coûts d'investissement et ainsi réduire les coûts subséquents sur la durée de vie de l'investissement). Dans le cas contraire, en cas d'évolution défavorable des finances cantonales ou fédérales, les collectivités publiques se trouveraient dans la situation paradoxale de devoir supprimer des prestations de transport alors que la réserve art. 36 LTV permettrait d'amortir, du moins partiellement, les mesures d'économies budgétaires.



Consell d'Etat
Staatsrat

CP 478, 1951 Sion

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**



2019.03304

GS / UVEK

16. AUG. 2019

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Referenzen DSM/SV/SB

Datum

14. Aug. 2019

**Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes);
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens; Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns eingeladen, im Rahmen der erwähnten Vernehmlassung zum Projekt RPV-Reform Stellung zu beziehen. Wir möchten Ihnen zur Möglichkeit der Stellungnahme bezüglich dieser Anhörung recht herzlich danken. Gerne nehmen wir zu Ihren Fragen Stellung und übermitteln Ihnen unten stehend zusätzliche Bemerkungen zu diesem Projekt.

Wir möchten es auch nicht unterlassen, Ihnen dafür zu danken, dass Ihr Departement die Initiative zu dieser Reform ergriffen hat und dabei die Kantone zu jedem Zeitpunkt integriert worden sind. Der Kanton Wallis hat sich in diesem Zusammenhang durch Herrn Stefan Burgener, Sektionschef Verkehr in verschiedenen Arbeitsgruppen intensiv eingebracht und so den Prozess mitgestalten können.

Generelle Bemerkungen

Im Zusammenhang mit der grossen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Gesellschaft in der Schweiz und die grossen Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist der lancierte Prozess der RPV-Reform extrem wichtig. Der Kanton Wallis unterstützt die definierten Zielsetzungen und will das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei der entsprechenden Erreichung und Umsetzung soweit möglich unterstützen.

Die detaillierte Analyse des Bestellverfahrens über die letzten Jahre hat aufgezeigt, dass der heutige Bestellprozess über weite Strecken gut funktioniert und seinen Anteil zur Erfolgsgeschichte der öV-Landschaft Schweiz beigetragen hat. Nichts desto trotz ist eine Veränderung der Strukturen, angepasst auf die heutige Situation, absolut nötig. In verschiedensten Arbeitsgruppen mit Vertretern des Bundes wie auch der Kantone, unter Einbezug von externen Spezialisten, wurden zu Beginn alle möglichen zukünftigen Modelle fundiert geprüft. Diese Analysen haben mit der Zeit dazu geführt, dass die Reform auf die in dieser Vernehmlassung präsentierten Varianten der Optimierung und Teilentflechtung reduziert wurden. Die anderen Varianten wurden berechtigterweise nicht mehr weiter verfolgt.



Positionierung Kanton Wallis

Wie bereits erwähnt, ist der Kanton Wallis von der lancierten RPV-Reform überzeugt. Es wird auch geschätzt, dass eine detaillierte Auslegeordnung gemacht wurde und der Bund sich dabei auf zwei mögliche Varianten fokussiert hat.

Aufgrund der fundierten Analysen und in Anbetracht der möglichen Konsequenzen für den Regionalverkehr als Gesamtes aber auch spezifisch für den Kanton Wallis, unterstützt der Kanton Wallis die Variante der Optimierung. Auch wenn die Variante Teilentflechtung (Kantonalisierung) verschiedene positive Aspekte mit sich bringen könnte, ist der Kanton Wallis klar der Meinung, dass die Umsetzung der Optimierungsvariante viel mehr Vorteile bringt. Unabhängig der Positionierung für diese Variante gilt es festzuhalten, dass verschiedenste Details, in Koordination zwischen Bund und Kantonen, weiter zu bearbeiten sind, damit die gesetzten Ziele noch besser erreicht werden können. Dabei gilt es vor allem die Vereinfachung des Prozesses, wie auch die bessere Planbarkeit des Angebotes und verlässliche Finanzierung hervor zu heben.

Bei der Festlegung auf die Variante Optimierung ist es für den Kanton Wallis enorm wichtig, einmal mehr, die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr zu erwähnen. In den vergangenen Jahren konnte das Angebot des regionalen Personenverkehrs im Wallis massiv verbessert und ausgebaut werden. Dies dank der grossartigen Unterstützung des Bundes. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die gemeinsame Führung des Bestellprozesses ideal ist und auch so weitergeführt werden soll. Auch für eine weitere Harmonisierung der öV-Landschaft Schweiz ist die aktive Beteiligung des Bundes von sehr grosser Bedeutung. Eine reine finanzielle Beteiligung ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Auch die während dem Prozess veröffentlichte PostAuto-Affäre hat gezeigt, dass das BAV auch für den Busverkehr eine enorme Bedeutung hat. Auch für unseren Kanton, der nebst den verschiedensten Bahnlinien auch ein grosses Busnetz hat, ist die aktive Mitwirkung des Bundes im Bestellprozess des Busverkehrs von grosser Bedeutung.

Gesetzliche Veränderungen

Da sich der Kanton Wallis klar auf die Variante Optimierung festlegt, werden hier lediglich mögliche gesetzliche Veränderungen diesbezüglich kommentiert. Die vorgeschlagenen Veränderungen in der Gesetzesvorlage sind nachvollziehbar und grossmehrheitlich auf die veränderte Ausgangslage zu beziehen. Diese Veränderungen haben keinen wesentlichen Einfluss auf das System. Einzig die Vorschläge zu den Zielvereinbarungen müssen noch einmal überarbeitet und geklärt werden. Dabei sind die spezifischen Gegebenheiten der verschiedenen Regionen in Betracht zu ziehen. Es gilt dabei spezifisch zu definieren, wann Zielvereinbarungen unbedingt nötig sind.

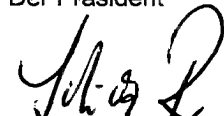
In der Beilage lassen wir Ihnen die Antworten zu Ihrem Fragenkatalog zukommen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Staatsrates

Der Präsident


Roberto Schmidt



Der Staatskanzler


Philipp Spörri

Kopie an DSM, Vincent Pellissier, Dienstchef, Stefan Burgener, Sektionschef Verkehr



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Wallis
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Staatsrat des Kantons Wallis	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Der Reformbedarf ist grundsätzlich gegeben. Die Mobilität als Gesamtes aber auch in den verschiedensten Teilbereichen hat sich in den vergangenen 20 Jahren sehr stark verändert, so dass verständlicherweise auch über die Struktur des Bestellprozesses Anpassungen nötig sind.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Erste Priorität haben für den Kanton Wallis:

- Die Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens.
- Die bessere Planbarkeit des Angebotes und die grössere Verlässlichkeit der Finanzierung mit der entsprechenden Stabilität.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Die Ziele der Reform werden nur teilweise erreicht. Eine enorme Vereinfachung des Bestellprozesses ist in beiden Varianten nicht festzustellen. Bei der Teilentflechtungsvariante ist das Ziel der Harmonisierung nicht erreicht und auch die Verlässlichkeit der Finanzierung seitens Bund ist nur unzureichend erreicht. Beim jetzigen Stand der Projektanalyse sind verschiedene zusätzliche Ziele noch offen oder nicht vollständig erreicht.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

5.

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Die fundierte Analyse verschiedenster Arbeitsgruppen und Spezialisten hat aufgezeigt, dass der heute bestehende Bestellprozess nicht so schlecht ist, wie es teilweise angenommen wurde. Die heutige Systematik hat Verbesserungspotenzial, hat aber auch viele gute Ansätze. Ein sehr wichtiger Bestandteil ist der harmonisierte und vom BAV koordinierte flächendeckende Bestellprozess. Das schweizerische öV-System ist eine Erfolgsgeschichte, die auch vom bestehenden Bestellprozess positiv geprägt wurde. Eine Kantonalisierung des Bestellverfahrens wäre nicht zielführend.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

In Anbetracht der Ablehnung der Variante Teilentflechtung (Kantonalisierung) ist keine weitere Aufgabenteilung im Regionalverkehr zu analysieren. Während des Reformprojektes wurde diese Thematik geprüft und abgelehnt.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA

☐ NEIN

Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen sollten vom ordentlichen Bestellprozess getrennt betrachtet werden, damit ein Benchmarking nicht negativ beeinflusst wird. Es müssen dafür spezifische Geldmittel zur Verfügung gestellt werden. Ob die vorgesehene Summe ausreichend ist, kann im Moment nicht abschliessend beurteilt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Besteller die Innovationsprozesse der Transportunternehmen koordiniert betrachten und verhindern, dass verschiedenste Transportunternehmen parallel gleiche Innovationen testen und weiterführen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Das heutige System der freien Gewinnverwendung ist ausreichend. Prioritär soll es nicht vorgesehen sein, dass Transportunternehmen über Jahre hohe Gewinne realisieren. Der zweijährige Bestellprozess soll die nötigen Möglichkeiten schaffen, überhöhte Gewinnsaldi mit den kommenden Offertperioden erleichtert auszugleichen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Die heute existierenden Kriterien (minimale Kostendeckungsgrade) sind grundsätzlich ausreichend. Es hängt auch davon ab, was als Grunderschliessung betrachtet wird. Es ist wichtig, dass der öV als Grundaufgabe des Bundes und der Kantone betrachtet wird. Eine Zweiklassengesellschaft für ländliche, finanz- und einwohnerschwächere Regionen ist mit allen Mitteln zu verhindern.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Ein einheitliches Benchmarking ist einer der wichtigsten Bestandteile der RPV-Reform und ist zwingend nötig. Heute existieren bereits verschiedene Benchmarks, die uneinheitlich und deshalb nicht zielführend sind.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Die Variante Optimierung weist massive Vorteile gegenüber der Kantonalisierung aus. Jedoch bedarf es auch bei dieser Variante weitere Analysen und Verbesserungen.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Es sind noch zusätzlich Vereinfachungen möglich und auch nötig.

Die Möglichkeit zur vereinfachten Verknüpfung zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr wäre begrüßenswert.

Die Vorschläge bezüglich der Zielvereinbarungen müssen überarbeitet und geklärt werden.

Es ist in diesem Zusammenhang auch wichtig zu erwähnen, dass bereits heute Zielvereinbarungen und Benchmarks möglich sind und dafür keine grundsätzliche Reform nötig wäre.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Obwohl diese Variante auch Vorteile bietet, hat sie den ganz grossen Nachteil einer massiven Erschwerung einer Harmonisierung. Logischerweise müssten so viele Bedingungen seitens Bund definiert werden, um jeglichen Missbrauch auszuschliessen, was den Prozess automatisch sehr kompliziert machen würde und damit eines der Grundziele der Vereinfachung des Bestellprozesses eliminieren würde.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

In Anbetracht des Vorschlages der Variante Teilentflechtung würde es trotz der vorgeschlagenen Autonomie für die Kantone subsidiäre Bundesregelungen brauchen, da kaum vorstellbar ist, dass der Bund hunderte von Millionen an die Kantone verteilt, ohne entsprechende Bedingungen zu definieren und zu kontrollieren.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Aufgrund der Einwände der Kantonsvertreter in den Arbeitsgruppen konnte gewährleistet werden, dass auch in dieser Variante Angebotsausbauten und Budgeterhöhungen seitens Bund vorgesehen würden. Die vorgeschlagene Variante der Pauschalbeträge entspricht jedoch nicht dem durchschnittlichen Wachstum der Budget im Zusammenhang mit den Busangeboten der letzten Jahre, was bedeuten würde, dass die Kantone für diese Differenzen aufkommen müssten. Diese Variante würde auch nicht vom unterschiedlichen Angebotsniveau in der Schweiz und dem entsprechenden Nachholbedarf verschiedener Regionen Rechnung tragen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Zusammenhang mit der Affäre PostAuto wurden bereits Massnahmen seitens BAV getroffen. Diese sollten in Koordination mit den Kantonen überprüft und finalisiert werden, um solche Fälle in Zukunft verhindern zu können.

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus
3003 Bern

Konsultationen@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 01

florian.weber@zg.ch

Zug, 3. Juli 2019 WEFL 

Vernehmlassung zur Reform des Regionalen Personenverkehrs Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie die Kantonsregierungen im obgenannten Vernehmlassungsverfahren zur Stellungnahme eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der Stellungnahme beauftragt. Wir äussern uns dazu wie folgt.

Antrag 1: Die Beurteilung, ob eine Buslinie abgeltungsberechtigt (mit Bundesbeteiligung) ist oder nicht, soll sich nach messbaren Kriterien richten und nicht nach einer Begriffsdefinition.

Begründung: Die vorliegende Reform des Regionalverkehrs bezieht sich nur auf die Motion 13.3663, wonach es hauptsächlich um das Bestellverfahren im Regionalverkehr geht. Für diese relativ enge Aufgabenstellung wird davon ausgegangen, dass der Begriff «Regionalverkehr» klar sei. Dem ist keineswegs so. Für Aussenstehende ist nicht nachvollziehbar, bei welchen Linien der Bund mitfinanziert. Alleine im Kanton Zug gelten zurzeit, gemäss Bund, 17 von 36 Buslinien aus verschiedenen Gründen nicht als abgeltungsberechtigter Regionalverkehr. So unter anderem die nachfragegestarken Buslinien, welche Baar mit Zug auf verschiedenen Routen verbinden. Bei diversen weiteren Buslinien wird ebenfalls argumentiert, es handle sich um Parallelverkehr, welcher nicht abgegolten werde. Das gleiche Kriterium wird hingegen bei der Bahn nicht angewendet. So wird Baar mit Zug durch die S1 und die S24 verbunden, beides Linien, welche vom Bund mitfinanziert werden. Ebenso unscharf wie bei der Frage des Parallelverkehrs erscheint die Abgrenzung zwischen Regional- und Ortsverkehr. Dieses Thema wird im Bericht des Bundesrats erwähnt und ansatzweise mit der vorgeschlagenen Teilpauschale gelöst. Aber eine Beteiligung des Bundes an Busleistungen, welche nach seiner Definition Ortsverkehr sind, kann trotzdem nicht erwartet werden. Unseres Erachtens ist auf die verschiedene begriffliche Unterscheidung bei Buslinien zu verzichten. Die Beurteilung, ob eine Buslinie

abgeltungsberechtigt ist oder nicht, soll sich daher nach messbaren Kriterien richten. Diese Überprüfung soll vor der allfälligen Einführung einer Teilpauschale durchgeführt werden.

Antrag 2: Regelungen aus dem Bestellverfahren des Regionalverkehrs sollen auch im Fernverkehr angewendet werden.

Begründung: Das «Bestellverfahren» im Fernverkehr unterliegt einer grundlegend anderen Logik als das vorgeschlagene Bestellverfahren im Regionalverkehr. Die Finanzierung im Fernverkehr (welche via Billettpreise auch den Regionalverkehr betrifft) ist intransparent. Qualitätsvorgaben zu Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit fehlen und werden nicht gemessen. Wir vermuten, dass einige Schnellzugslinien hoch rentabel sind und andere Linien ähnlich subventionsbedürftig wie Linien im Regionalverkehr wären. Erwähnt sei, dass es im Regionalverkehr umgekehrt Linien gibt, welche rentabel betrieben werden können. Die rentablen Regionalverkehrslinien werden wie die übrigen Regionalverkehrslinien durch Bund und Kantone bestellt. Die Unterscheidung in bestellten und nicht bestellten Verkehr ist nicht sachgerecht. Es ist insbesondere für die Kundinnen und Kunden nicht nachvollziehbar, nach welchem Regime ihr Zug verkehrt. Zwischen Zürich und Zug verkehren zum Beispiel hoch rentable Interregio-Züge, weniger rentable Regioexpress-Züge und Gotthardzüge, welche vermutlich stark quersubventioniert werden. Daneben bestellen die Kantone im gleichen Korridor eine S-Bahn, welche rentiert und weitere S-Bahnen, die vom Steuerzahler subventioniert werden. In sämtlichen Zügen sind die gleichen Billette und Abonnemente gültig. Eine Optimierung des Gesamtangebots ist kaum nach wirtschaftlichen Kriterien möglich, da die Transparenz fehlt und die finanzielle Betroffenheit völlig verschieden ist. Unseres Erachtens würden sich Regelungen, wie sie aus dem Regionalverkehr bekannt sind (z.B. Offertverfahren, Zielvereinbarungen, Qualitätsmessungen, Nachkalkulationen etc.), durchaus auch im Fernverkehr rechtfertigen. Spätestens in einem nächsten Reformschritt ist über ein einheitlicheres Vorgehen nachzudenken.

Unsere Haltung zu den gestellten Fragen zur Reform des Regionalen Personenverkehrs ist im ausgefüllten Fragebogen in der Beilage dargelegt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Seite 3/3

Beilage:

- Fragebogen

Kopie per E-Mail an:

- konsultationen@bav.admin.ch (als PDF und Word-Dokument)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Zug, Baudirektion, Aabachstrasse 5, 6300 Zug	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.*

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Reformbedarf geht unseres Erachtens über die enge Fragestellung der Bestellverfahrens im Regionalverkehr hinaus. Insofern wäre eine umfassendere Reform anzustreben.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

In Bezug auf die enge Fragestellung können die Ziele gestützt werden.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Kanton Zug hat mit Ausnahme der Zugerbergbahn keine Bahnlinie, welche ohne die Mitwirkung von mindestens einem Nachbarkanton bestellt werden kann. Der Freiraum wäre für den Kanton Zug mit der Variante «Kantonalisierung» nicht grösser als mit der Variante «Teilentflechtung». Es wären sogar eher mehr Bestelldifferenzen zwischen den Kantonen zu erwarten.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Überprüfung drängt sich auf. Die Mitbeteiligung des Bundes im regionalen Personenverkehr ist historisch gewachsen und mit Kantonsquoten seit Jahren festgelegt. Gerade in urbanen Regionen und Agglomerationen hat sich der öffentliche Verkehr jedoch stark weiterentwickelt. Verschiedene neue Angebote und immer mehr Mischformen zwischen Orts- und Regionalverkehr oder Fern- und Regionalverkehr sind zu erwarten. In Zukunft ist gerade in Agglomerationsregionen mit einem erheblichen Wachstum der Nachfrage zu rechnen. Die Frage der Aufgabenteilung Bund/Kantone einerseits, aber auch die Frage der Lastentragung zwischen städtischen und ländlichen Kantonen andererseits sind in diesem Licht neu zu betrachten.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die gezielte Finanzierung von konkret definierten Innovationen ist zweckmässig.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Zu prüfen wäre neben einer Präzisierung bei Überschüssen auch eine analoge Regelung für den Umgang mit Verlusten. Analog zu den Gewinnen, welche nur zu 2/3 der Spezialreserve zufließen, könnten dadurch auch nur 2/3 der Verluste der Spezialreserve angelastet werden.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunerschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wirtschaftliche Kriterien sollen stärker zum Tragen kommen. Es soll auf formale Ausschlusskriterien wie «Parallelverkehr» verzichtet werden. Wenn eine Buslinie definierte Nachfragekriterien erfüllt, soll diese abgeltungsberechtigt sein, auch wenn daneben eine S-Bahn verkehrt. Wenigstens sollten für die Festlegung des vom Bund mitfinanzierten Mindestangebots die Frequenzen der parallel verkehrenden Linie berücksichtigt werden können.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Gerade für kleine Kantone wie der Kanton Zug ist ein nationales Benchmarking-System hilfreich.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☒ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Die Erfahrung im Kanton Zug zeigt, dass in den letzten Jahren die Bundesbeiträge beim Busverkehr eher rückläufig waren. Die Variante «Teilentflechtung» verspricht kontinuierliche Bundesbeiträge und bringt einen grösseren Freiraum bei der Bestellung von Busleistungen. Da künftig mit neuen Angebotsformen von öffentlichem Individualverkehr, nicht liniengebundenem öV, on demande oder kombinierten Angeboten zu rechnen ist,

bringt eine flexibel einsetzbare Bundesbeteiligung mehr Vorteile. Mit der Variante «Optimierung» würde weiterhin ein unflexibles Bestellverfahren angewendet, bei dem der Bundesbeitrag pro Linie für eine bestimmte Anzahl Kurse offeriert, vereinbart und abgerechnet werden müsste.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:
Die Variante «Optimierung» ist grundsätzlich umsetzbar. Bei der Festsetzung der Bundesbeteiligung pro Kanton sind neu aber auch der Parallelverkehr und der Ortsverkehr miteinzubeziehen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:
Die Variante «Teilentflechtung» ist grundsätzlich umsetzbar. Bei der erstmaligen Festlegung der Bundesquote sind auch der Parallelverkehr und der Ortsverkehr pro Kanton zu berücksichtigen, da die Quote für sämtlichen Busverkehr gilt.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

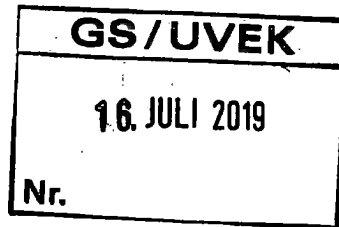
Bemerkungen:
Bei der Festsetzung der Kantonsquote sind der Parallelverkehr und der Ortsverkehr miteinzubeziehen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Es ist zu prüfen, ob die unterschiedlichen Regeln für den Regionalverkehr und für den Fernverkehr nicht näher angeglichen werden können. Elemente aus dem vorliegenden Bestellverfahren, das Benchmarking von verschiedenen Linien oder wenigstens die gleichen Qualitätskriterien (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit, etc.) wie im Regionalverkehr wären auch für den Fernverkehr sinnvoll.



Kanton Zürich
Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

10. Juli 2019 (RRB Nr. 692/2019)

Reform des regionalen Personenverkehrs; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, PBG, SR 740.1) zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Vernehmlassungsvorlage umfasst die beiden Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung». Die Variante «Optimierung» beurteilen wir als kritisch. Die wichtigsten Massnahmen betreffen Präzisierungen und Anpassungen von Instrumenten, die im PBG bereits bestehen, wie z. B. das Benchmarking, die Zielvereinbarungen und das Bonus-Malus-System. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird der Bestellprozess nicht vereinfacht und es wird auch kein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der weiteren Reformziele geleistet. Es ist vielmehr zu befürchten, dass der Bestellprozess verkompliziert wird, wenn neu zusätzlich zu den bestehenden Planungsinstrumenten der Abschluss von Zielvereinbarungen über vier bis sechs Jahre für alle Transportunternehmen zwingend vorgeschrieben wird. Zudem soll ein nationales Benchmarking für alle bestellten Linien des öffentlichen Verkehrs eingeführt werden, was wir ablehnen.

Die Variante «Teilentflechtung» geht deutlich weiter. Die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen werden neu klarer zugeteilt als bisher. Bund und Kantone werden nur noch die Bahnangebote gemeinsam bestellen. Bus- und Schifffleistungen werden neu allein durch die Kantone bestellt. Der Bund beteiligt sich an den Bus- und Schifffleistungen mit einer Pauschale, die mit dem Bevölkerungswachstum und der Teuerung indexiert wird und für alle Kantone gleich ist. Mit dieser Variante entfallen die Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen Orts- und Regionalverkehr im Busbereich. Die Kantone erhalten mehr Verantwortung



und Autonomie. Insbesondere können sie das Bestellverfahren nach ihren Bedürfnissen gestalten und sind allein für die finanzielle Steuerung verantwortlich. In diesem Bereich wird dem Grundsatz der Subsidiarität weitgehend Rechnung getragen. Insgesamt werden die Ziele der Vereinfachung und der Schaffung klarer Zuständigkeiten erreicht. Zudem wird die Finanzierung durch die Indexierung der Bundespauschale verlässlicher und berechenbarer. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Variante «Teilentflechtung», allerdings mit dem nachfolgenden gewichtigen Vorbehalt.

In beiden Varianten wird ein nationales qualitatives und finanzielles Benchmarking vorgegeben, das gemäss Gesetzesvorlage die gesamten bestellten öV-Leistungen umfasst, also sowohl den Regional- als auch den Ortsverkehr. In der Vernehmlassungsvorlage wird zwar erläutert, dass der Umfang des Benchmarkings noch abzuklären wäre und dass eine Differenzierung nach vom Bund mitbestellten Linien einerseits und nur von Kantonen und Gemeinden bestellten Linien andererseits möglich wäre. Der Bund bevorzugt aber ein möglichst einheitliches System.

Wir unterstützen die Variante «Teilentflechtung», allerdings nur unter der Voraussetzung, dass auf ein nationales Benchmarking für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt werden, verzichtet wird. Unter nationalem Benchmarking ist insbesondere ein System zu verstehen, bei dem der Bund die quantitativen und qualitativen Kennzahlen vorgibt. Dies widerspricht bei nicht vom Bund mitbestellten und mitfinanzierten Leistungen dem Subsidiaritätsprinzip, auf dem die Variante «Teilentflechtung» beruht.

Da es sich bei diesem Vorbehalt um einen zentralen und konkreten Antrag zur Variante «Teilentflechtung» handelt, wird dieser vor die Beantwortung des Fragenkatalogs gestellt. Sämtliche Antworten zu den Fragen beruhen auf der Annahme, dass diesem Antrag stattgegeben wird.

Antrag zur Variante «Teilentflechtung»:

Die Variante «Teilentflechtung» wird unterstützt, sofern Art. 31a^{bis} Abs. 1 PBG wie folgt ergänzt wird:

¹ Das BAV ist befugt, nur im Zusammenhang mit der Angebotsbestellung gemäss Art. 28 **Abs. 1** finanzielle und qualitative Kennzahlen bei den Unternehmen zu erheben und zu bearbeiten.

Begründung:

Die Federführung im Bestellprozess im Regionalen Personenverkehr (RPV) liegt bei der Variante «Teilentflechtung» richtigerweise bei den Kantonen. In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips ist daher auch die Hauptverantwortung für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen primär auf Ebene der Kantone anzusiedeln. In der Variante «Teilentflechtung», bei welcher der Bund nicht mehr als Besteller von Busleistungen auftritt, muss dies für die von den Kantonen und Gemeinden allein bestellten und finanzierten Linien absolut gelten. Eine wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene zentralistische Lösung beim Benchmarking widerspricht dem Subsidiaritätsprinzip und ist abzulehnen. Sie ist auch in Bezug auf die interkantonalen Linien im RPV nicht notwendig. Die Kantone sind durchaus in der Lage, dort wo sie es für zweckmässig halten, zu-



sammenzuarbeiten. Das wird durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt: Benchmarksysteme, die sich in einzelnen Kantonen bewährt haben, werden von anderen Kantonen übernommen, wenn sie ihren Bedürfnissen dienen. Die Qualität und die finanzielle Entwicklung im RPV und im Ortsverkehr werden bereits heute in den meisten Kantonen effizient und kostengünstig gesteuert. Das Benchmarking wird vielerorts seit Jahren mit Methoden und Instrumenten durchgeführt, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Kantone abgestimmt sind. Im Kanton Zürich wird für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen seit rund 20 Jahren sowohl ein finanzielles als auch ein qualitatives Benchmarking angewendet. Beide haben sich sehr bewährt und sind für die finanzielle und qualitative Steuerung der Verkehrsunternehmen im Zürcher Verkehrsverbund zentrale Instrumente. Die Systeme wurden und werden laufend weiterentwickelt und angepasst und können durch ein nationales System nicht ersetzt werden.

Ein nationales Benchmarking, das alle Regional- und Ortsverkehrsleistungen umfasst, müsste demgegenüber zahlreichen Zielen und Anliegen gleichzeitig genügen, wenn es von allen Verkehrsunternehmen und Kantonen schweizweit akzeptiert werden soll. Dadurch würden die Aussagekraft und damit die angestrebten Steuerungseffekte deutlich vermindert. Zudem wären regelmässig notwendige Anpassungen am Modell mit derart vielen Akteuren kaum in vernünftiger Zeit möglich. Dies dürfte im Ergebnis dazu führen, dass mit grossem Aufwand ein schweizweites, wenig aussagekräftiges System mit sehr geringem Steuerungseffekt aufgebaut würde.

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass in beiden Varianten der Vernehmlassung auf ein nationales Benchmarking verzichtet werden sollte. In der Variante «Teilentflechtung» ist der Verzicht darauf aber für die nur von Kanton und Gemeinden bestellten Linien gemäss Subsidiaritätsprinzip zwingend.

Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage:

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

Nein. Die Anliegen sind zwar grundsätzlich berechtigt, da es vor allem um Optimierungen geht. Das System des RPV hat sich aber bewährt und erbringt die Leistungen verhältnismässig kostengünstig, effizient und in guter Qualität. Mit dem Verpflichtungskredit des Bundes und weiteren Anpassungen wurden die wesentlichen Massnahmen bereits im Vorfeld der RPV-Reform im Sinne der Motion umgesetzt. Der verbleibende Reformbedarf ist gering und das System wird durch die Variante «Optimierung» nicht verbessert. Die Variante «Teilentflechtung» bedeutet jedoch eine Verbesserung hinsichtlich des Subsidiaritätsprinzips. Der Kanton Zürich würde dies begrüssen.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

Nein. Auch hier gilt, dass die ursprünglichen Reformziele grundsätzlich berechtigt waren. In Bezug auf die Ziele der Finanzierungssicherheit, der Planbarkeit des Angebots und der Gesamtsicht wurden die wichtigen Massnahmen aber bereits umgesetzt. Bezüglich der übrigen Ziele sehen wir keine wesentlichen Verbesserungen durch die Reform.



3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Nein. Einige wichtige Ziele wurden bereits anderweitig erreicht. Mit den verbleibenden konkreten Vorschlägen der vorliegenden Reform in der Variante «Optimierung» werden kaum Verbesserungen im Sinne der Zielsetzungen erreicht. Vielmehr ist zu befürchten, dass der Bestellprozess verkompliziert statt vereinfacht wird. In der Variante «Teilentflechtung» sind immerhin ein Beitrag zur Vereinfachung des Bestellprozesses und die Schaffung klarerer Zuständigkeiten enthalten.

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

Ja. Mit den vorgegebenen Rahmenbedingungen dieser Reform wurde die Variante zu Recht verworfen. Eine volle Entflechtung der Bestell- und Finanzierungsverantwortung im Bus- und allenfalls Bahnbereich wäre im Rahmen des allgemeinen Projektes «Aufgabenteilung II» zu prüfen.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

Ja (vgl. Antwort 4 a).

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Ja. Die Finanzierungsmöglichkeiten sind bereits heute ausreichend. Die Vorlage präzisiert nur die gesetzliche Bestimmung von Art. 31 Abs. 2 PBG. Bezüglich Innovationsfinanzierung entsteht gegenüber heute keine wesentliche Änderung.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

Ja. Die Verwendung bleibt grundsätzlich gleich wie bisher, was begrüsst wird.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

Ja mit Vorbehalt. Die Vorlage macht hierzu keine konkreten Vorschläge. Grundsätzlich kann dieses Anliegen zwar unterstützt werden. Die heutigen Kriterien für die Definition des RPV und die Bestimmungen des Überangebots sowie des Linienvverlaufs sind aber zwingend anzupassen. Wie weit neue Kriterien auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen mit der Sicherstellung einer Grundversorgung und den verkehrlichen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden können, kann ohne Kenntnis der neuen Kriterien nicht beurteilt werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

Nein. Wir sind der Auffassung, dass in beiden Varianten auf ein nationales Benchmarking ganz verzichtet werden sollte. Für den Fall, dass trotzdem ein nationales Benchmarking eingeführt werden sollte, muss es sich zwingend auf die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien beschränken (vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG für die Variante «Teilentflechtung»).



9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

«Teilentflechtung» mit Vorbehalt. Wir favorisieren die Variante «Teilentflechtung», da sie die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Busbereich klarer aufteilt. Dem Prinzip der Subsidiarität ist konsequent Rechnung zu tragen. Das heisst, dass es auch in Bezug auf das Benchmarking vorbehaltlos anzuwenden ist (vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG).

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

Ja. Die Variante «Optimierung» stärkt in verschiedenen Punkten die Kompetenzen des Bundes und schwächt jene der im Bestellprozess federführenden Kantone. Wir beantragen daher, dass auf ein nationales Benchmarking grundsätzlich zu verzichten ist (Art. 31a^{bis} PBG). Als Mindestforderung gilt, dass auf ein nationales Benchmarking für allein durch Kanton und Gemeinden finanzierte Leistung verzichtet wird. Das bedeutet konkret, dass bezüglich Mindestanforderung unser Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG auch für die Variante «Optimierung» gilt.

Zielvereinbarungen sollten nur dann abgeschlossen werden, wenn ein konkreter Bedarf besteht. Laut Vernehmlassungsvorlage sollen Zielvereinbarungen (Art. 31a^{ter} PBG) in beiden Varianten für alle gemeinsam bestellten Angebote neu zwingend sein. Ausnahmen sollen durch den Bund geregelt werden. Die Absicht ist es, mehr Planungssicherheit und die frühzeitige Einigung über Eckpunkte zur Angebots- und Kostenentwicklung zu erreichen. Die mittelfristige Finanzierung der Transportunternehmen wird heute im Kanton Zürich über (verbindliche) Finanzplanungen gesteuert. Die Angebotsplanung wird im Bus- und Trambereich in zweijährigen Planungszyklen festgelegt. Zielvereinbarungen für alle Transportunternehmen schaffen im Kanton Zürich keinen Mehrwert, sondern bedeuten nur zusätzlichen administrativen Aufwand. Diese Regelung ergibt wenig Sinn und führt zu einem aufwendigeren Bestellverfahren, da die Finanzplanungen, die rollend erstellt werden müssen, nicht hinfällig werden. Auf die Vorgabe, dass Zielvereinbarungen zwingend abgeschlossen werden müssen, ist daher zu verzichten.

Als Mindestforderung beantragen wir, dass die Ausnahmeregelungen so gestaltet werden, dass die Kantone die Ausnahmen im Einvernehmen mit dem Bund bestimmen können.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

Ja. Auf ein nationales Benchmarking für Busse ist zu verzichten (vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG). Die weiteren Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung» gelten auch für die Variante «Teilentflechtung». Bezüglich der Zielvereinbarungen sind die Nachteile nicht gleich erheblich wie in der Variante «Optimierung», weil sie nur für Bahnangebote zwingend vorgeschrieben sind. Es bleibt aber trotzdem ein nicht notwendiger administrativer Zusatzaufwand, der allerdings deutlich geringer ist als bei der Variante «Optimierung».

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

Ja. Die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips ist in dieser Variante zentral, da der Grundgedanke eine Aufgabenentflechtung ist. Ohne weitgehende Autonomie der Kantone für den Busbereich ergibt diese Variante keinen Sinn.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

Ja. Der Indexierungsvorschlag ist transparent und einfach nachvollziehbar und gibt die erforderliche Planungssicherheit. In den Arbeitsgruppen zur RPV-Reform wurde als Index noch die Teuerung plus das Wirtschaftswachstum als Massstab diskutiert. Dieser Index dürfte im Durchschnitt eher höher liegen. Da die meisten Kantone vom öffentlichen Verkehr ein überdurchschnittliches Wachstum im Verhältnis zum Individualverkehr fordern, wäre dieser ursprünglich vorgesehene Index angemessener.

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Nein.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:



Carmen Walker Späh

Die Staatsschreiberin:



Dr. Kathrin Arioli





Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
GLP Grünliberalre Partei Schweiz

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch und christoph.herren@bav.admin.ch

Bern, 15. August 2019

Vernehmlassung: Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist wohl weltweit einzigartig gut. Dies soll auch so bleiben.

Ein wichtiger Pfeiler des öffentlichen Verkehrs, des Gesamtsystems, ist der regionale Personenverkehr. Er ist eine Erfolgsgeschichte und ermöglicht eine flächendeckende Erschliessung der Schweiz mit öffentlichem Verkehr.

Die CVP steht zum regionalen Personenverkehr als Teil des Gesamtverkehrs und setzt sich dafür ein, dass dieser weiterhin gefördert wird und Investitionen in das Fahrplanangebot und neues Rollmaterial getätigt werden. Die Reisenden sollen nicht nur zwischen unseren Schweizer Hauptverkehrsknotenpunkten, z.B. zwischen Aarau und Olten oder Winterthur und St. Gallen, transportiert werden, sie müssen danach auch zuverlässig und ohne Unterbruch in unsere ländlichen Regionen reisen können. Dafür ist der regionale Personenverkehr unverzichtbar, denn er ist der Zubringer und Abnehmer der Fernverkehrslinien. Eine gesicherte Transportkette ist weiterhin landesweit anzubieten. Auf diesem Erfolgsmodell basiert die Verkehrspolitik seit Jahren.

Wir unterstützen, dass mit dieser Vorlage die Prozesse optimiert werden und dass mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit geschaffen wird. Der regionale Personenverkehr soll langfristig sichergestellt werden und darf nicht in den Berg- und Randregionen geschwächt werden. Die CVP steht zu einer qualitativ hervorragenden und guten Grundversorgung. Diese Reform geht jedoch zu wenig weit. Wir sehen insbesondere bei der Schaffung von Anreizen für die Transportunternehmen noch Handlungsbedarf. Damit sich der RPV weiterentwickeln kann, müssen Innovationen gefördert werden.

Folgend die detaillierten Antworten der CVP zum Fragebogen des Bundesamtes für Verkehr.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☒	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Christlichdemokratische Volkspartei Hirschengraben 9, Postfach, 3001 Bern T: 031 357 33 33, F: 031 352 24 30 info@cvp.ch, www.cvp.ch	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen

Für die CVP ist der Reformbedarf gegeben. Wir unterstützen, dass die Prozesse optimiert werden und dass mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit geschaffen wird. Der regionale Personenverkehr soll langfristig sichergestellt werden. Es darf jedoch nicht passieren, dass der regionale Personenverkehr gerade in den Berg- und Randregionen geschwächt wird. Die CVP steht zu einer qualitativ hervorragenden und guten Grundversorgung im öffentlichen Verkehr.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die CVP unterstützt die Reformziele mit folgender Priorisierung:

- Die Finanzierung ist verlässlich und berechenbar und stellt den RPV langfristig sicher
- Bessere Planbarkeit des Angebots und der Investitionen
- Harmonisierung und Vereinfachung des Bestellverfahrens
- Anreize für unternehmerisches Handeln der Transportunternehmen schaffen
- Stärkere Gesamtsicht über Orts-, Regional- und Fernverkehr

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Einen Teil der Ziele erreicht die Vorlage, in dem sie eine verlässlichere Finanzierung schafft, die Planbarkeit des Angebots und der Investitionen erhöht und die Harmonisierung des Bestellverfahrens vorantreibt.

Ein anderer Teil wurde bereits vorgängig im Bestellverfahren umgesetzt, indem die vierjährigen Verpflichtungskredite auf Bundesebene eingeführt worden sind. Dadurch erhält der RPV bereits deutlich bessere finanzielle Planungssicherheit.

Für die CVP geht diese Reform zu wenig weit. Wir sehen insbesondere bei der Schaffung von Anreizen für die Transportunternehmen noch Handlungsbedarf. Damit sich der RPV weiterentwickeln kann, müssen Innovationen gefördert werden. Dafür müssen die Rahmenbedingungen angepasst werden, so dass die Transportunternehmen mehr Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften können.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Variante Kantonalisierung wird zu Recht verworfen. Der regionale Personenverkehr ist von nationalem Interesse. Es geht beim regionalen Personenverkehr auch um die Gesamtsicht und um eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr. Darum ist es richtig, dass der Bund weiterhin in der Pflicht bleibt und nicht nur Geld verteilt. Der regionale Personenverkehr ist eine typische Verbundaufgabe.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die CVP erwartet vom Bundesrat, dass er hier weitergeht als vorgeschlagen. Die Innovationsförderung geht in die richtige Richtung, aber noch nicht weit genug. Die Förderung grösserer Innovationen durch Bundesbeiträge von maximal 5 Mio. Franken pro Jahr und ein zentral gesteuerter Innovationsprozess sind nicht ausreichend. Die Transportunternehmen sollen mehr Freiheiten zur Innovationsförderung erhalten. Die CVP setzt sich dafür ein, dass der RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig bleibt.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die CVP ist die Präzisierung zu restriktiv. Transportunternehmen sollen mehr Freiheiten für die Verwendung ihrer selbsterwirtschafteten Überschüsse erhalten.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die CVP lehnt bei der Bemessung der Bundesmittel für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkte wirtschaftliche Kriterien klar ab. Der regionale Personenverkehr soll weiterhin die Anbindung sämtlicher Randregionen an das öV-System gewährleisten.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die CVP begrüsst ein schweizweites einheitliches Benchmarking-System. Besteller, wie auch Leistungserbringer profitieren davon, wenn sie Vergleichswerte haben und Impulse zur Effizienzsteigerung geschaffen werden. Wir begrüssen, dass bei der Entwicklung eines solchen Modells die Kantone, der Bund sowie die Transportunternehmen einbezogen werden. Auch erwarten wir, dass das Benchmarking den Anforderungen der Nachvollziehbarkeit und der Transparenz gerecht wird.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Die CVP unterstützt die Variante Optimierung.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Wir erwarten, dass die Wirtschaftlichkeitskriterien zu Gunsten von Benchmarks aufgegeben werden. Weiter fehlen gesetzliche Grundlagen, um Anreize zur Produktivitätssteigerung der Transportunternehmen zu schaffen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Wir sprechen uns für die Variante Optimierung aus und nehmen dazu entsprechend keine Stellung.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir sprechen uns für die Variante Optimierung aus und nehmen dazu entsprechend keine Stellung.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir sprechen uns für die Variante Optimierung aus und nehmen dazu entsprechend keine Stellung.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Variante:

Das Gesamtangebot des regionalen Personenverkehrs kann noch verbessert werden. Heute wird zu stark zwischen dem abgeltungsberechtigten Regionalverkehr und den Freizeitverkehrs-Angeboten unterschieden. Der Regionalverkehr soll für die Kunden durchgehend als eine Transportkette wahrgenommen werden. Für die Kunden ist es unverständlich, wenn unterschiedliche Tarife gelten oder sogar Zuschläge bezahlt werden müssen. Dazu zählen einerseits Zuschläge bei Angeboten des Freizeitverkehrs wie auch Nachtzuschläge des Ortsverkehrs.

Beim Nachtverkehr gibt es regional sehr unterschiedliche Angebote. Die fehlende Abgeltungsberechtigung hat zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit kaum überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Die CVP fordert, dass der Bund eine finanzielle Beteiligung bei den Nachtangeboten prüft.

Heute tragen die Kantone, Gemeinden oder Vereine ungedeckte Kosten für touristische Angebote (Bussen, Seilbahnen und Schiffe zu Ausflugszielen) alleine. Daher kommen viele Angebote nicht zustande. Für strukturschwache Gebiete sind jedoch genau solche Verbindungen von grosser Bedeutung. Sie ermöglichen den Reisenden eine Verbindung bis zur letzten Meile ihrer Transportkette. Deshalb fordert die CVP auch hier den Bund auf, eine Abgeltung auf solchen touristischen Angeboten durch den Bund zu prüfen.

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication

Berne, 12.08.2019 / nb
VL TRV

Par e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs) Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux n'accepte que partiellement cette proposition de modification de la Loi sur le transport de voyageurs. Les adaptations proposées vont dans la bonne direction, la question centrale d'un assouplissement des règles d'utilisation des bénéfices doit cependant absolument être reprise dans cette réforme.

La grande absente de cette réforme est la question centrale de l'utilisation des bénéfices. Sans cet élément, la portée de cette réforme est fortement réduite. L'affaire Car Postal a illustré le besoin urgent d'agir. Afin d'éviter de nouveaux scandales et de permettre aux entreprises de transport de répondre aux défis posés par la numérisation, les règles en matière d'utilisation des bénéfices doivent être assouplies. De cette façon, leurs incitations à travailler de manière efficace seront renforcées. Il leur sera ainsi possible de libérer les fonds nécessaires aux investissements dans l'innovation, à la réalisation de projets pilotes et au financement de leur développement. Les bénéfices permettent de financer l'innovation, qui profite ensuite aux voyageurs et accroît à son tour l'attractivité des transports publics. Les entreprises de transport doivent donc pouvoir libérer rapidement des fonds de l'intérieur, car l'innovation requiert des décisions rapides et décentralisées. Pour cette raison, le soutien ponctuel externe de projets est inefficace. Cet instrument, lent et bureaucratique, défavorise particulièrement les petites entreprises privées qui opèrent une ligne de transport public sur commande, pour lesquelles il est difficile d'avancer des fonds dans l'attente de percevoir une subvention. Toutes n'ont pas la possibilité de libérer des fonds dans d'autres domaines d'activités (immobilier, trafic grandes lignes). Il est dès lors indispensable que le Conseil fédéral prévoie un assouplissement de l'utilisation des bénéfices dans le message qu'il soumettra au Parlement.

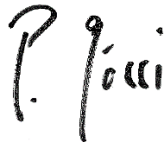
Le PLR salue la simplification et l'harmonisation des procédures de commande. Il s'agit d'un progrès par rapport à la situation actuelle. Le renforcement des conventions d'objectifs, avec une planification sur 4 à 6 ans offrant plus de sécurité, constitue également un élément positif de cette réforme. La volonté d'instaurer un benchmarking uniformisé au niveau national est à saluer : un tel instrument, uniformisé, devrait déjà exister depuis longtemps. Une solution interne à la branche doit dans un premier temps être privilégiée. Si rien ne devait être entrepris rapidement, la Confédération pourrait instaurer son modèle de manière subsidiaire.

Concernant la répartition des compétences et de financement entre la Confédération et les cantons, le PLR se prononce en faveur de la variante « optimisation ». Le trafic régional dépassant souvent les frontières cantonales, il est logique que la commande continue à se faire par la Confédération et les cantons ensemble. La deuxième variante « séparation partielle » poserait problème pour les quelques 15% de lignes de bus et de bateau du trafic régional qui opèrent entre plusieurs cantons. Par ailleurs, accorder cette

compétence uniquement aux cantons entrainerait le risque de se retrouver avec 26 différentes réglementations pour la procédure de commande, ce qui rendrait la collaboration avec les entreprises de transport plus difficile.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Handwritten signature of Petra Gössi in black ink.

Petra Gössi
Conseillère nationale

Le Secrétaire général

Handwritten signature of Samuel Lanz in black ink.

Samuel Lanz

Annexe
Questionnaire



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☐	Cantons
☒	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: PLR.Les Libéraux- Radicaux	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à :*
christoph.herren@bav.admin.ch.

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le financement à long terme du transport régional de voyageurs doit être assuré et l'offre de transport et les décisions d'aménagement de l'infrastructure doivent être mieux coordonnées.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le PLR soutient les objectifs de la réforme, à savoir :

- Les entreprises doivent être davantage incitées à fournir leurs services avec efficacité.
- La fiabilité et la prévisibilité du financement doivent être accrues.
- La coopération ainsi que les procédures, processus et compétences de la Confédération, des cantons et des entreprises de transport doivent être conçus et répartis aussi simplement et judicieusement que possible.
- Les rôles, les compétences et, par conséquent, les responsabilités sont attribuées de façon univoque, ce qui simplifie la procédure de commande.
- Les commanditaires renforcent leur vision globale du trafic local, régional et grandes lignes et y incluent également le développement des infrastructures.

La question de l'utilisation des bénéfices doit être prioritaire. L'affaire Car Postal a démontré le besoin d'agir sur cette question. Une simple « précision de l'utilisation des bénéfices » ne suffit pas. Un assouplissement des règles est indispensable.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

La question de l'utilisation des bénéfices n'est pas abordée sérieusement. Un assouplissement des règles est nécessaire.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Le trafic régional sur rail dépasse largement les frontières cantonales. Celui des autobus dans une certaine mesure aussi. Un transfert aux cantons seuls n'est donc pas opportun.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

-

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Afin d'être en mesure de financer des projets novateurs, les entreprises de transport doivent pouvoir libérer des fonds « à l'interne ». Un soutien au cas par cas à travers des fonds publics n'est pas efficace, car trop long et bureaucratique. Les entreprises concernées doivent pouvoir réagir rapidement à l'évolution technologique. Un assouplissement des règles d'utilisation des bénéfices doit être intégré à la réforme.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Une simple précision ne suffit pas. Plus de flexibilité doit être accordée aux entreprises de transport.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Dans la mesure du possible, un renforcement de l'application des critères économiques est toujours souhaitable.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Un *benchmarking* au niveau suisse permettrait des comparaisons entre les entreprises de transport, ce qui renforcerait la concurrence et donc l'efficacité du système. Il est cependant souhaitable de laisser la branche proposer elle-même un système d'étalonnage des performances. La Confédération ne devrait le faire que de manière subsidiaire.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Le trafic régional dépassant souvent les frontières cantonales, il est logique que la commande continue à se faire par la Confédération et les cantons ensemble. La deuxième variante « séparation partielle » poserait problème pour les quelques 15% de lignes de bus et de bateau du trafic régional qui opèrent entre plusieurs cantons. Par ailleurs, accorder cette compétence uniquement aux cantons entraînerait le risque de se retrouver avec 26 différentes réglementations pour la procédure de commande, ce qui rendrait la collaboration avec les entreprises de transport difficile.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:
Voir question 9

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

- a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☐ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:
Voir question 9

- b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

-

- c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

-

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Un assouplissement de l'utilisation des bénéfices doit être intégré à la réforme.



Grünliberale Partei Schweiz

Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

14. August 2019

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die Grünliberalen bejahen den Bedarf nach einer Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV). Die Vernehmlassungsvorlage greift wichtige Fragen auf und bringt Verbesserungen bei der Transparenz in einem stark regulierten, wenig wettbewerbsorientierten Markt (Einführung eines einheitlichen Benchmarking-Systems). Die Förderung von Innovationen sowie Anreize für effizienteres und unternehmerisches Handeln der Transportunternehmen bleiben aber auch mit den vorgelegten Reformvarianten ungenügend. Von der öffentlichen Hand beauftragte Transportunternehmen müssen mit agilen und hochinnovativen nichtsubventionierten Privatunternehmen mithalten können, bspw. mit neuartigen Angeboten in schwach besiedelten Gegenden oder durch verstärkte Nutzung digitaler Hilfsmittel im Vertrieb und in der Angebotserbringung.

Wie in anderen Bereichen der Verkehrspolitik des Bundesrates vermissen die Grünliberalen Schritte hin zu mehr Innovation und intelligenteren Lösungen. Nach wie vor wird auf Verkehrswachstumsprognosen vornehmlich mit Masse reagiert – sei es mit dem Bau von immer mehr Infrastruktur aus Beton und Stahl oder mit dem Ausbau und der Verdichtung des ÖV-Angebots. Nachhaltige Verkehrspolitik würde demgegenüber darauf abzielen, Verkehr zu vermeiden und die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen. Dafür braucht es u. a. ein Mobility-Pricing-System, das mittels gezielter Anreize Verkehrsspitzen glättet und volkswirtschaftlich unrentable Verkehrsnutzung reduziert. Auch im RPV liegt die Nutzerfinanzierung nur bei rund 50 Prozent.

Zum Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA / ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA / ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele der Reform erachten die Grünliberalen als sinnvoll. Aus unserer Sicht sind folgende Ziele prioritär:

- Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.
- Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.

Zu den Zielen «Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht» und «Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert»: So wünschenswert diese Ziele zunächst erscheinen mögen, darf der demokratische Einfluss auf das RPV-Angebot nicht weiter eingeschränkt werden. Schon heute ist die Mitsprache selbst von Parlamenten oft begrenzt, sei es, weil diese nicht als stufengerecht angesehen wird, oder sei es, weil an von langer Hand geplanten Angeboten nichts mehr geändert werden «darf». In diesem Zusammenhang ist die im erläuternden Bericht erwähnte Absichtserklärung für die Bundesbeiträge in der Folgeperiode kritisch zu sehen – welchen Stellenwert hat diese und wer bestimmt ihren Inhalt? Im Weiteren fragt sich, ob eine Reservation von Mitteln lange im Voraus sich nicht zu stark an von den Bestellern (Bund und Kantone) selbst erstellten Verkehrswachstumsprognosen orientiert, was zur Folge hat, dass der Druck für die Einführung verkehrsvermeidender Massnahmen sinkt (vgl. Frage 12).

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐JA / ☒NEIN

Bemerkungen:

Die gesetzten Reformziele werden nur teilweise erfüllt. Zwar werden namentlich bei der Verlässlichkeit und Berechenbarkeit der Finanzierung und bei der Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen Fortschritte erzielt.

Hingegen kann weiterhin kaum davon die Rede sein, dass die Transportunternehmen Anreize für unternehmerisches Handeln oder Effizienzsteigerungen erhalten. Ein Angebot mit Gewinn zu planen, ist für Transportunternehmen weiterhin nicht möglich. Die neue Regelung, wonach der Bund Beiträge und Darlehen für Innovationen leisten kann, ist für eine von Dynamik geprägte Tätigkeit, wie es das Innovieren ist, zu umständlich. Im Weiteren tragen die Transportunternehmen Risiken, die nicht über den Bestellprozess finanziert werden, was deren Handlungsspielraum im Bereich der Innovation ebenfalls einschränkt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

Da offensichtlich ein grosser, die Kantonsgrenzen überschreitender Koordinationsbedarf im RPV gegeben ist (vor allem bei den Bahnlinien), bezweifeln die Grünliberalen, dass die Planung des RPV mit einer Kantonalisierung – ohne Mitarbeit des Bundes – insgesamt effizienter ablaufen würde. Ausserdem würde diese Variante in noch höherem Mass als die Variante «Teilentflechtung» (vgl. Frage 9) Mittel binden, die vom Parlament nur noch schwer beeinflusst werden können.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

„Eher ja“: Denkbar wäre eine Wiederaufnahme des Themas, wenn eine neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im RPV ohne Bindung weiterer Bundesmittel erreicht werden kann. Dem erläuternden Bericht ist zu entnehmen, dass hierfür die Bereitschaft vorhanden sein müsste, eine gewisse Umverteilung zwischen den Kantonen hinzunehmen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐JA / ☒NEIN

Bemerkungen:

Innovationen müssen mitunter kurzfristig an die Hand genommen und angepasst werden können. Die Vorstellung, wonach Innovationen in vier- bis sechsjährigen Zielvereinbarungen (im Voraus) vereinbart werden, ist vor diesem Hintergrund wenig praktikabel. Ähnliches gilt für die vorgängige Bewilligung von Innovationsprojekten. Faktisch läuft dies darauf hinaus, dass Transportunternehmen Innovationen zumindest vorfinanzieren müssen, wozu ihnen aber oft das Eigenkapital fehlt (vgl. Frage 3). Dies gilt insbesondere für kleine und mittlere Transportunternehmen.

Im Weiteren ist der für die Finanzierung von RPV-Innovationen vorgesehene Betrag von 5 Mio. CHF jährlich zu klein. Dies gilt insbesondere, wenn man ihn mit den erheblichen Mitteln vergleicht, die der Bund für den Bau von Infrastruktur aus Beton und Stahl vorsieht (vgl. allgemeine Bemerkungen oben).

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐JA / ☒NEIN

Bemerkungen:

Die Präzisierung, dass Besteller-Kantone auch bei vom Bund nicht mitbestellten Angeboten eine zweckgebundene Spezialreserve für Transportunternehmen vorschreiben können, ist zwar naheliegend, verbessert aber nicht den Anreiz für Transportunternehmen, unternehmerischer und effizienter zu arbeiten.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

Zugleich muss der Bund dafür sorgen, dass im Verkehrswesen externe Kosten – verursacht insbesondere durch Treibhausgas-, Lärm- und Schadstoffemissionen – konsequent internalisiert werden. Erst unter Berücksichtigung externer Kosten kann die Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten seriös beurteilt werden. In diesem Zusammenhang wiederholen die Grünliberalen ein weiteres Mal ihre Forderung, ein umfassendes Mobility-Pricing-System einzuführen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

Ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System macht transparent, wie effizient die einzelnen ÖV-Linien betrieben werden und wie effizient die einzelnen Transportunternehmen arbeiten. Diese zusätzliche Transparenz kommt einerseits den Bestellern zugute, die bei der direkten Vergabe einer bestimmten ÖV-Linie de facto oft wenig Auswahl an Transportunternehmen haben. Insbesondere kommt die Transparenz aber auch der Öffentlichkeit und den Steuerzahlenden zugute, die sich so informieren können, wie effizient die Transportunternehmen in ihrer Region arbeiten, denen ÖV-Linien oft ohne Ausschreibung vergeben werden. Das ist nicht zuletzt deswegen von Bedeutung, weil Besteller (Kantone) oft auch (Mit-)Besitzer der beauftragten Transportunternehmen sind und trotz vom Besteller unabhängiger Rechtspersönlichkeit des Transportunternehmens eine grosse Nähe zwischen Besteller und Transportunternehmen bestehen kann.

Um die Einheitlichkeit des Benchmarking-Systems möglichst konsequent umzusetzen, ist beim Umfang des Benchmarkings – soweit aufwandmässig vertretbar – auf eine Differenzierung nach Besteller, Abgeltungsvolumen etc. zu verzichten.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» / ☐ Variante «Teilentflechtung» / ☐ Keine

Bemerkungen:

Eine Entflechtung oder Teilentflechtung der Aufgaben im RPV ist aus Sicht der Grünliberalen anspruchsvoll, aber grundsätzlich denkbar. Die Variante «Teilentflechtung» überzeugt aber aus mehreren Gründen nicht:

- Durch eine vom Verkehrsmittel abhängige Finanzierung (Bus/Schiff: Kantone, Bahn/Seilbahn: Bund und Kantone) werden den Kantonen als Bestellern sachfremde Anreize für die Wahl des Verkehrsmittels gesetzt, das auf einer bestimmten ÖV-Linie zum Einsatz kommen soll. Das kann die volkswirtschaftlich optimale Allokation der in den RPV fliessenden Mittel beeinträchtigen.
- Um eine Umverteilung zwischen den Kantonen zu vermeiden, beteiligt sich der Bund weiterhin finanziell am Bus- und Schiff-RPV (Bundesbeitrag). Damit findet keine konsequente Entflechtung der Finanzierung statt. Vielmehr plant der Bundesrat, obwohl der Bund mit der Variante «Teilentflechtung» nicht mehr für die Finanzierung von Bus- und Schiff-RPV zuständig wäre, gemäss erläuterndem Bericht «Anpassungen der [an den Kanton entrichteten] Pauschale», um Fehlanreize zu verhindern, insbesondere, wenn Angebote komplett zwischen Bahn und Bus umgestellt werden.
- Bei der Mitfinanzierung des Bundes am Bus- und Schiff-RPV handelt es sich um gebundene Mittel, die das Parlament im Budgetprozess nicht mehr beeinflussen kann. Der Anteil gebundener Mittel im Bundesbudget ist schon heute sehr hoch und sollte nicht ohne Not weiter erhöht werden. Im Übrigen sind bereits reichlich gebundene Mittel für das Verkehrswesen vorhanden. Diese fliessen aber primär in grossem Umfang in den Bau neuer Infrastruktur.
- Die Ausführungen im erläuternden Bericht lassen – trotz Wegfall gewisser Schnittstellen zwischen Bund und Kantonen – nicht den Schluss zu, dass die Variante «Teilentflechtung» auf Seiten des Staates zu Einsparungen führen würde. So wird erwähnt, dass der Aufwand des Bundes für die Mitbestellung der Busse für viele Kantone schon heute relativ gering sei und beim Bund mittelfristig «bis zu zwei Stellen» eingespart werden könnten. Der Mehraufwand der Kantone könne hingegen noch nicht abgeschätzt werden. Es ist ohne Weiteres vorstellbar, dass dieser Mehraufwand sich in mehr als zwei zusätzlichen Stellen niederschlagen wird.

Dass, wie im erläuternden Bericht erwähnt, die Bestellkompetenz bei den Kantonen nicht überall gleich ausgeprägt sei, ist hingegen kein starkes Argument gegen die Variante «Teilentflechtung». Würde diese Variante weiterverfolgt, müssten sich Kantone ohne genügende Bestellkompetenz interkantonal organisieren.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA / ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Es fehlen geeignete Massnahmen, um Transportunternehmen in die Lage zu versetzen, Innovationen zu testen und einzuführen. Um geeignet zu sein, müssen diese Massnahmen erstens der Kurzfristigkeit und der Dynamik gerecht werden, die im Wesen von Innovationen liegen, zweitens müssen genügend Mittel dafür zur Verfügung stehen. Vgl. Frage 5.

Im Weiteren sind die Anreize für Transportunternehmen, unternehmerisch und effizient zu arbeiten, zu verstärken. Für Transportunternehmen muss es sich lohnen, effizienter zu arbeiten, die Qualität zu steigern und neue, volkswirtschaftlich wünschenswerte Dienstleistungen anzubieten. Vgl. Frage 6.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒JA / ☐NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Der unter Frage 10 genannte Verbesserungsbedarf gilt auch für die Variante «Teilentflechtung». Zusätzlich soll auf Ausnahmen beim direkten Verkehr, wie im neuen Artikel 16 vorgeschlagen, verzichtet werden. Der direkte Verkehr ist eine der grossen Stärken des ÖV in der Schweiz. In Zeiten der Digitalisierung sollte es machbar sein, hier auf Ausnahmen zu verzichten.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Autonomie der Kantone ist konsequent, wenn die Variante «Teilentflechtung» gewählt wird. Wie unter Frage 9 erwähnt, bevorzugen die Grünliberalen aber die Variante «Optimierung».

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐JA / ☒NEIN

Bemerkungen:

Abgesehen von der Tatsache, dass es sich beim Bundesbeitrag um gebundene Mittel handelt, dass der Bundesbeitrag eine konsequente Entflechtung bei der Finanzierung des Bus- und Schiff-RPV verhindert und dass eine je nach Verkehrsmittel unterschiedliche Finanzierung problematische Anreize setzen kann (vgl. Frage 9):

- Faktisch muss der Bundesbeitrag an den Bus- und Schiff-RPV eng mit dem Bundesbeitrag an den Bahn- und Seilbahn-RPV koordiniert sein. Andernfalls ist er zu wenig vom Bedarf abhängig und somit eine Unterstützung mit der Giesskanne. Inwiefern eine solche Koordination vorgesehen ist, geht aus dem erläuternden Bericht nicht klar hervor.
- Eine Indexierung mit dem Bevölkerungswachstum ist nicht sachgerecht. Bevölkerungswachstum bei gleichbleibender Kantonsfläche bedeutet dichtere Besiedelung. Dichtere Besiedelung wiederum erhöht die Rentabilität des öffentlichen Verkehrs. Somit wäre wenn schon eine mit dem Bevölkerungswachstum degressive Wachstumsrate des Bundesbeitrags angezeigt.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒JA / ☐NEIN

Bemerkungen:

Das Wachstum des Verkehrsaufkommens in der Schweiz ist ein Problem und mit einer nachhaltigen Ausgestaltung des Verkehrssystems nicht vereinbar. Statt in vorauseilendem Gehorsam den (selbst erstellten) Wachstumsprognosen mittels Bau neuer Infrastrukturen aus Beton und Stahl sowie neuer und verdichteter ÖV-Angebote Folge zu leisten – und damit gerade zur Erfüllung der Prognosen beizutragen –, muss der Bund dringend Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergreifen. Dazu muss sich der Bund den Grundsatz «Intelligenz statt Beton» zu eigen machen. Zentrale Elemente für die Verkehrsvermeidung – wie auch für die Glättung von Verkehrsspitzen – sind ein umfassendes Mobility-Pricing-System und ein «intelligentes» Verkehrsmanagement-System.

Das gilt auch für den RPV. Es sind reichlich Bundesmittel für den ÖV im Allgemeinen und den RPV im Speziellen vorhanden. Diese müssen künftig vermehrt in Verkehrsvermeidungsmassnahmen fliessen. Transportunternehmen müssen darin unterstützt werden, innovative Methoden zur Glättung von Verkehrsspitzen oder zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln, und sie müssen für die Anwendung solcher Methoden belohnt werden, so dass sich Verkehrsvermeidung auch finanziell lohnt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.
Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jürg Grossen', with a stylized, flowing script.

Jürg Grossen
Parteipräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ahmet Kut', with a stylized, flowing script.

Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

12. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Reform des regionalen Personenverkehrs eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN unterstützen die vorgeschlagene Reform des regionalen Personenverkehrs grundsätzlich und sprechen sich klar für die Variante „Optimierung“ aus. Die Variante „Teilentflechtung“ lehnen die GRÜNEN ab, da sie aus ihrer Sicht neue Schnittstellen schafft und insgesamt das Ziel der Stärkung des regionalen Personenverkehrs nicht zu erfüllen vermag.

Auslöser der Reform ist die Motion 13.3663 der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Diese verlangt, dass die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs langfristig sichergestellt und das Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt wird. Zudem verlangt sie, das Bestellverfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen, um mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Besteller wie die Transportunternehmen zu erreichen.

Die GRÜNEN teilen die Anliegen dieser Motion. Sie tragen dazu bei, das System des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu stärken und für das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen. In diesem Zusammenhang fordern die GRÜNEN, die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu erweitern und an die Mobilitätsbedürfnisse des Freizeitverkehrs (Berggebiete, Nachtbusse etc.) anzupassen. Erhebungen zum Modalsplit zeigen, dass besonders im Freizeitverkehr der motorisierte Individualverkehr (MIV) immer noch stark dominiert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen, die wir im beiliegenden Fragebogen im Detail erläutern. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Regula Rytz
Präsidentin

Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☒	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: GRÜNE Schweiz Waisenhausplatz 21 3011 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit der „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) und dem Instrument des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) wurden die nachhaltige Entwicklung und Finanzierung der Schieneninfrastruktur sichergestellt. Die Infrastrukturausbaumassnahmen können jedoch nur dann die erwartete Wirkung entfalten, wenn Bund und Kantone als Besteller des regionalen Personenverkehrs auch langfristig entsprechende Zusatzverkehre bestellen bzw. deren ungedeckte Betriebskosten tragen. Allerdings fehlt heute noch eine konsolidierte, mit den Transportunternehmen und zwischen Bund und Kantonen abgestimmte Finanzbedarfsplanung. Es braucht daher bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs längerfristige Verbindlichkeiten für Bund wie Kantone und eine frühzeitige Abstimmung von Investitions- und Betriebskosten.

Zudem bewährt sich zwar das geltende Bestellverfahren. Der Prozess ist aber zu kompliziert, sehr kurzfristig und stark heterogen zwischen den Kantonen. So kann es vorkommen, dass die Kantone oder der Bund im Rahmen des Budgetprozesses Mittel für die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs kürzen, zu einem Zeitpunkt, in dem die Transportunternehmen oder die Bestellpartner nicht mehr reagieren können, sind doch für die Transportunternehmen kurzfristige Einsparungen fast nicht möglich und ist für die Kantone eine kurzfristige Beschränkung der Kantonsquoten nur schwer verkraftbar. Dadurch wird sowohl für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs wie auch für die Transportunternehmen und Kantone keine Planungssicherheit erreicht.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der GRÜNEN entsprechen die folgenden Ziele der Motion 13.3663 und sollten priorisiert werden:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.
- Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

Effizienzsteigerung und das Verlagern der Zuständigkeiten auf die niedrigstmögliche Organisationsstufe waren nicht Teil der Motion und könnten sich negativ auf das Leistungsangebot auswirken.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der GRÜNEN werden die Ziele in der Variante „Optimierung“ weitgehend erreicht. Durch 4- bis 6-jährige Zielvereinbarungen und den 4-jährigen Verpflichtungskredit mit Darlegung der Absichten des Bundes für Folgeperiode kann die Planbarkeit des Angebots erhöht werden. Die GRÜNEN teilen zudem die im erläuternden Bericht gemachte Aussage, dass Ausschreibungen kein zielführendes Mittel sind, um einen qualitativ hochstehenden Regionalverkehr zu gewährleisten. Sie fördern ein Klima des Wettbewerbs und untergraben damit eine grosse Stärke des schweizerischen Systems des

öffentlichen Verkehrs: die Kooperation. Diese ist gerade bei Innovationen wichtig, damit neue Erkenntnisse in der Branche untereinander geteilt werden. Zudem muss für Innovationen die Finanzierung sichergestellt sein. Die Reform sieht dazu einen schweizweiten Innovationsbeitrag von 5 Millionen Franken pro Jahr. Aus Sicht der GRÜNEN reicht dies nicht. Zum Vergleich: Schweizer Privatfirmen investieren jährlich im Schnitt knapp 7 Prozent ihrer Einnahmen in Innovation (Forschung und Entwicklung). Werden die 5 Millionen Franken in Relation zur rund einer Milliarde Franken jährlichen Abgeltungen für den RPV gesetzt, so entspricht dies gerade einmal 0,5 Prozent.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN teilen die im erläuternden Bericht genannten Gründe gegen die Kantonalisierung. Das RPV-Angebot ist zu einem grossen Teil kantonsübergreifend. Die Kantonalisierung wäre ein Rückschritt für das gut funktionierende System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

(vgl. oben)

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativem Aufwand und verzögert die Umsetzung. Daher ist durch Bund und Kantone auch sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN unterstützen die Präzisierung und halten ausdrücklich an der geltenden Regel zur Gewinnverwendung fest, wonach zwei Drittel zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind und ein Drittel von den Transportunternehmen frei verwendet werden kann.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wichtig ist die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten, um in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist stärker als der rein betriebswirtschaftliche Aspekt zu gewichten.

Zudem sollten die Angebote des regionalen Personenverkehrs an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Heute bestehen besonders Lücken bei der Erschliessung von Bergregionen, welche für Freizeitaktivitäten besucht werden, aber nicht mehr Teil des abgeltungsberechtigten Verkehrs sind, da sie keine Wohngebiete erschliessen. So gibt es zahlreiche Ausgangspunkte z.B. für Bergtouren, die praktisch nur mit dem Privatverkehr erreicht werden können. Das ist mit ein Grund, weshalb die Menschen für den Freizeitverkehr besonders häufig den motorisierten Individualverkehr statt den öffentlichen Verkehr wählen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN unterstützen ein Benchmarking-System, wenn dieses sich nicht primär an der Wirtschaftlichkeit eines Angebots orientiert. In einem Benchmarking müssen zwingend auch ökologische Aspekte und die Arbeitsbedingungen einbezogen werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die Variante „Teilentflechtung“ schafft neue Schnittstellen, widerspricht dem Ziel der Harmonisierung und schafft insgesamt weniger Planungssicherheit.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:
(vgl. oben)

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wie erwähnt fordern die GRÜNEN die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu erweitern und an die Mobilitätsbedürfnisse des Freizeitverkehrs anzupassen. Erhebungen zum Modalsplit zeigen, dass besonders im Freizeitverkehr der motorisierte Individualverkehr immer noch stark dominiert.



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch und christoph.herren@bav.admin.ch

Bern, 22. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) : Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument gerne nutzen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz

Christian Levrat
Präsident SP Schweiz

Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☒	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere

Absender:
Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?



☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind der Meinung, dass der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben ist. Es ist uns wichtig, dass der Regionalverkehr – als Teil des Service Publics – auch in Zukunft in gewohnter Qualität finanzierbar und effizient gestaltet wird. Dafür sollen Prozesse optimiert und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das erfolgreiche Modell des Regionalen Personenverkehrs (RPV) langfristig gesichert bleibt.

Für uns ist zudem wichtig, dass der Bund auch weiterhin eine mitgestaltende Rolle im RPV einnimmt. Einerseits braucht der RPV einfache und harmonisierte Bestellverfahren und andererseits eine sichergestellte, nachhaltige Finanzierung. Wichtig sind zudem auch Mittel für die Weiterentwicklung des Systems.

Aus umwelt-, klima- und gesellschaftspolitischer Sicht erscheint es für uns zudem wichtig, dass sich Innovationen in der Verkehrsentwicklung dahingehend entwickeln, den Verkehr zu vermindern und effizienter zu gestalten, statt diesen zu verstärken. Die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr, die insbesondere auch aufgrund der fehlenden öV-Angebote zustande kommt, soll verringert werden. Die nachhaltige Verkehrsgestaltung und die Schonung der Ressourcen stehen dabei im Zentrum.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?



☐ NEIN

Bemerkungen:

Folgende Ziele sollen mit der Reform erreicht werden:

- *Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.*
- *Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.*
- *Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.*
- *Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen als gemeinsame Besteller sowie zwischen Bestellern und Transportunternehmen sind zweckmässig aufgeteilt.*
- *Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.*
- *Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.*

Die SP unterstützt diese Reformziele. Folgende sind unserer Meinung nach zu priorisieren:

- Die **Finanzierung** ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die **Gesamtsicht** bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und **harmonisiert**.

Neben diesen Reformzielen ist uns aber auch wichtig, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln muss. Zudem soll es verstärkt an den heutigen Mobilitätsbedürfnissen orientiert und diesbezüglich ausgedehnt werden (z.B. Nachtbusse oder mehr

Angebote in Berggebieten wie z.B. [BusAlpin](#)). Denn die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr liegt unter anderem an fehlenden öV-Angeboten.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Unserer Meinung nach werden die Ziele mit der Vorlage teilweise erreicht. Wir begrüßen einerseits, dass durch Zielvereinbarungen die Planbarkeit des Angebots erhöht wird. Die Festlegung des Angebots über vier bis sechs Jahre gibt mehr Planungssicherheit.

Andererseits finden wir aber, dass mittels Ausschreibungen kein qualitativ hochstehender Regionalverkehr bereitgestellt werden kann, da somit wohl meistens nur der jeweils billigste Anbieter berücksichtigt wird. Das damit geförderte Klima des Wettbewerbs untergräbt in einem gewissen Sinne die grosse Stärke des schweizerischen öV: die Kooperation. Unserer Meinung nach sollte eine ausgewogene Mischung zwischen Kooperation und Wettbewerb zugelassen sein. Um Innovationen im öV voranzutreiben, sollten neue Erkenntnisse in der Branche untereinander geteilt werden. Eine solche Zusammenarbeit ist aber nur möglich, wenn der öV als Ganzes gedacht und kooperativ gestaltet wird. Dies kann über Zielvereinbarungen besser erreicht werden anstatt über Ausschreibungen.

Die öV-Unternehmen des Regionalverkehrs kämpfen mit einem Zielkonflikt: Einerseits dürfen sie auf bestellten Linien keine Gewinne erzielen, andererseits wird von ihnen erwartet, innovativ zu sein und ihre Effizienz zu steigern. Mit der Reform wird diese Problematik zwar angesprochen, jedoch werden keine Lösungen dafür formuliert. Es fehlen wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen. Die Transportunternehmen können keine Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften, die für Weiterentwicklungen eingesetzt werden können. Dabei wäre es aus umwelt- und gesellschaftspolitischer Sicht sehr wichtig, den öV auf der Strasse weiterzuentwickeln, um gegenüber dem Privatverkehr konkurrenzfähig zu sein. Dafür ist eine adäquate Finanzierungsmöglichkeit sicherzustellen.

Ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, hängt ausserdem von der Variantenwahl ab. Dabei können unserer Meinung mit der Variante «Optimierung» die Ziele besser erreicht werden.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bei der Variante „Kantonalisierung“ würde das gesamte RPV-Angebot neu durch die Kantone bestellt werden. Der Bund würde sich finanziell mit einer an die Kantone ausbezahlten, indexierten Pauschale beteiligen, statt wie heute pro Linie.

Da das Angebot des RPV grösstenteils kantonsübergreifend ist (insbesondere bei der Bahn ist der Anteil an Linien, die über die Kantonsgrenzen hinausfahren, mit 60% sehr hoch), scheint uns eine übergeordnete Koordination der Kantone bei der Planung und Bestellung notwendig und somit ist die Variante „Kantonalisierung“ abzulehnen.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits erwähnt, sind die Linien des RPV grösstenteils kantonsübergreifend, wodurch eine Aufgabenteilung nur sehr schwer umzusetzen wäre. Da der regionale Personenverkehr als ein nationales Anliegen bezeichnet werden kann, sollte ihm zudem auch nationale Bedeutung geschenkt werden.

Grundsätzlich sind wir gegen eine weitere Entflechtung von Bundes- und Kantonsaufgaben, wie sie für die Aufgabenteilung II vorgesehen ist. Indem bislang gemeinsam finanzierte und koordinierte Politikbereiche eindeutig einer Ebene zugeteilt werden, würde der kantonalen Willkür Tür und Tor geöffnet werden, was wir massiv kritisieren. Dies auch in Hinsicht auf die Realität einer immer enger verflochtenen Schweiz, in der immer mehr Leute über die Kantons Grenzen hinaus arbeiten, wohnen oder in die Schule gehen. Die gemeinschaftlich zu finanzierenden und zu regelnden Bereiche nehmen eher zu, und eine faire Koordination kann dabei nur durch den Bund geschehen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss dieser Vorlage sollen Innovationen auf verschiedene Arten gefördert und finanziert werden:

- *Planbare, kleinere Projekte können in die Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen aufgenommen und über den Bestellprozess mitfinanziert werden.*
- *Zudem sollen die Reserven gemäss Art. 36 PBG ([SR 745.1](#)) in Absprache mit den Bestellern für Innovationen verwendet werden können.*
- *Ergänzend sollen grössere, insbesondere Transportunternehmen-übergreifende Innovationsprojekte auf Basis von Art. 31, Abs. 2 PBG direkt vom Bund finanziert werden können (an diesen Projekten können sich Dritte finanziell beteiligen). Die Finanzierung dafür wird über den Verpflichtungskredit für den RPV sichergestellt. Jährlich sind dabei Mittel in der Höhe von rund 5 Mio. Franken vorgesehen.*

Unserer Meinung nach kann die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Um den Kundinnen und Kunden einen noch besseren öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen, müssen Bund und Kantone die Transportunternehmen mit Mitteln unterstützen. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zudem zu mehr administrativen Aufwand, was wiederum die Umsetzung verzögert.

Des Weiteren sollten auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Qualität gewährt werden. Denn für kleine und mittlere Transportunternehmen ist die vorgeschlagene Regelung besonders untauglich, weil diese Unternehmen nicht über genügend Eigenmittel verfügen, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können. Folglich ist durch Bund und Kantone sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

Es stellt sich die Frage, ob 5 Mio. Franken pro Jahr ausreichen, um echte Innovation voranzutreiben und den RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten – denn der öV-Anteil im Modalsplit stagniert. Um die Finanzierung von Innovationen langfristig sicherzustellen, braucht es weitere Lösungen. In der RPV-Reform sollen daher zusätzliche Ansätze geprüft werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Das aktuelle Bestellverfahren basiert auf geplanten Vollkosten und Erlösen. Nach Abschluss des Rechnungsjahres wird die Ist-Rechnung bei jedem Transportunternehmen bezüglich Kosten und Erlösen leicht von der Plan-Rechnung abweichen (wegen externen nicht beeinflussbaren Faktoren und aufgrund von durch das Transportunternehmen beeinflussbaren Faktoren). Dadurch ergeben sich Fehlbeträge oder Überschüsse. Die Steuerung der Besteller ist darauf ausgerichtet, die Abgeltung möglichst so festzulegen, dass sich keine signifikanten Fehlbeträge oder Überschüsse ergeben. Dieses Vorgehen hat sich aus Sicht der Besteller bewährt und ist im Marktmodell mit Direktvergaben weiterhin angezeigt.

Bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wird der Zuschlag demjenigen Angebot gegeben, das für die Besteller wirtschaftlich und qualitativ am besten ist. Je nach Effizienz der Transportunternehmen sowie der Wettbewerbssituation ist es möglich, dass mit dem Abgeltungsbetrag eine Gewinnmarge der Transportunternehmen finanziert wird.

Hinsichtlich der Verwendung der allfälligen Überschüsse beim bestellten Regionalverkehr werden die gesetzlichen Regelungen folgendermassen präzisiert:

- Die bisherige Regel bezüglich der **zweckgebundenen Spezialreserve** wird **beibehalten**.
- **Neu** wird gesetzlich ermöglicht, dass auch bei den **nicht vom Bund mitbestellten** Angeboten die **Besteller-Kantone** von Transportunternehmen die **Äufnung einer zweckgebundenen Spezialreserve vorschreiben** können.

Um das bereits heute qualitativ hochstehende öV-System der Schweiz noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrieren, benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel. Denn das heutige System des RPV gibt für die Transportunternehmen unserer Meinung nach wenig Anreize für Effizienzsteigerungen. Sie haben nur wenige Möglichkeiten, Mittel zu generieren, die sie innerhalb vom Betrieb zur Entwicklung von Innovationen einsetzen können. Dies wäre aber wichtig, um sich weiterzuentwickeln und den sich wandelnden Ansprüchen der Bevölkerung genügen zu können. Aus Sicht der Nachhaltigkeit finden wir daher wichtig, dass die öV-Unternehmen des Service Public genügend Mittel haben, um Innovationen zu Gunsten der Verkehrsminde- rung und der Nachhaltigkeit voran zu treiben.

Aus diesen Gründen befürworten wir den Vorschlag der öV-Branche, dass die Transportunternehmen neu generell 50% ihres Gewinns für nachhaltige Innovationen frei verwenden können. Die übrigen 50% (bisher zwei Drittel) sind zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Dank des RPV ist die Anbindung sämtlicher Randregionen an das öV-System der Schweiz sowie auch Verbindungen zu Randzeiten und Erschliessungen von Quartieren garantiert. Es ist daher wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige und langfristig finanzierbare Versorgung sicherstellen. Deshalb sollte die regionalpolitische und

volkswirtschaftliche Sicht über der rein betriebswirtschaftlichen Sicht stehen. Unter Beachtung rein wirtschaftlicher Kriterien kann der öV seinen Anteil im Freizeitverkehr kaum erhöhen. Dies wäre aber wichtig, da es heute Lücken bei der Erschliessung von Regionen gibt, die für Freizeitaktivitäten besucht werden, aber nicht mehr Teil des abgeltungsberechtigten Verkehrs sind (da sie keine Wohngebiete erschliessen) und somit quasi nur mit dem Privatverkehr erreicht werden können. Eine Unterstützung von Angeboten, die diese Lücke schliessen (wie z.B. *BusAlpin* oder der [Schneetourenbus](#)), durch eine Mitfinanzierung wäre unseres Erachtens nötig.

Um in peripheren Regionen für schwach frequentierte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können, ist die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten sehr wichtig.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?



JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit einem nationalen Benchmarking, das auf bestehenden qualitativen und finanziellen Kennzahlen für den bestellten Personenverkehr basiert und dessen Kennzahlen veröffentlicht werden, können Transparenz und Anreize erhöht werden.

Ein im Rahmen der Zielvereinbarungen vereinbartes Bonus-Malus-System (z.B. mit Bezug auf objektiv messbaren Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit oder Sauberkeit) kann sich auf dieses Benchmarking stützen, um der spezifischen Situation des jeweiligen Transportunternehmens Rechnung zu tragen. Übertrifft ein Transportunternehmen die vereinbarten (Mindest-)Zielsetzungen, zahlen die Besteller einen Bonus, unterschreitet dieses den Zielwert, muss es den Bestellern einen Malus bezahlen.

Ein solches nationales Benchmarking-System wird der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen entwickeln. Dabei ist die Frage des Umfangs ebendieses noch zu klären. Möglich ist eine Differenzierung zwischen vom Bund mitbestellten Linien und nur von Kantonen und Gemeinden bestellten Linien oder eine Differenzierung nach Grösse des Abgeltungsvolumens oder eine einheitliche Erfassung. Der Bund bevorzugt ein möglichst einheitliches System.

Die SP erachtet es als sinnvoll, ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen. Ob allerdings mit Bonus-/Malus-Anreizen effektiv ein Anreiz geschaffen werden kann, die Mindestanforderungen an die Qualität des öV zu übertreffen und effizient mit den eingesetzten Geldern umzugehen, bezweifelt die SP.

Die Transportunternehmen sollten bei der Entwicklung eines neuen Instruments gleichberechtigt wie die Kantone oder der Bund mitwirken können; dies dient der Qualitätsmessung und -förderung. Beim Benchmark gilt es auch, die Arbeitsbedingungen und deren Beurteilung durch die Sozialpartner zu berücksichtigen. Ebenfalls scheint uns die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate wichtig. Wirtschaftliche Anreize scheinen uns nicht förderlich und bei der Postauto AG musste gar festgestellt werden, dass dies Fehlanreize und Missbrauch förderte.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?



Variante «Optimierung»



Variante «Teilentflechtung»



Keine

Bemerkungen:

Die Variante „**Teilentflechtung**“ geht einen Schritt weiter als die Variante „Optimierung“: Neu soll die Bestellung von Buslinien vollständig in die Kompetenz und Verantwortung der Kantone übergehen. Damit können Synergien zum Ortsverkehr genutzt, Schnittstellen reduziert und Zuständigkeiten geklärt werden. Bei der Variante „Teilentflechtung“ zieht sich der Bund zwar aus der Bestellerrolle zurück, nicht aber aus der Finanzierung: Der Bund soll sich finanziell im selben Umfang wie bisher am Busangebot gegenüber den Kantonen mit einer Pauschale beteiligen. Die Kantone können mit dieser Variante den gesamten Bus-Verkehr im Orts- und Regionalverkehr eigenständig und aus einer Hand bestellen.

Die Variante „**Optimierung**“ legt die Basis für die Reform. Die Elemente der Variante „Optimierung“ sind – soweit passend – auch in der Variante „Teilentflechtung“ enthalten.

Beide Varianten beruhen damit auf **denselben Kernelementen**: Erhöhte Planungssicherheit dank mehrjährigen Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen sowie Präzisierungen bei der Überschuss-Verwendung. In der Bewertung der Varianten **bevorzugt der Bund die Variante „Teilentflechtung“**.

Die SP bevorzugt klar die Variante „Optimierung“, da die Verkehrsräume und die Mobilität der öV-Benutzenden meist kantonsübergreifend sind. Eine gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen ist daher sinnvoll und erforderlich.

Da wir der Meinung sind, dass sich der Bund nicht aus dem Bestellprozess des RPV zurückziehen sollte, lehnen wir die Variante „Teilentflechtung“, die mit einer stärkeren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen einen Schritt weiter geht, ab.

Auch der Tatsache, dass mit der Variante „Teilentflechtung“ die Kantone Ausnahmeregelungen im Tarifwesen des direkten Verkehrs durchsetzen können, stehen wir kritisch gegenüber. Denn dies birgt die Gefahr, dass das Tarifwesen unübersichtlicher und fragmentierter wird.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?



JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Wie bereits erwähnt, sollte eine adäquate Finanzierung von Innovationen sichergestellt werden. Zudem besteht weiterhin der Konflikt, dass sich die Transportunternehmen auf der einen Seite zwar weiterentwickeln, innovativ und effizient sein sollten, auf der anderen Seite ihnen aber die nötigen Mittel dazu fehlen – dies auch, weil diese Mittel nicht durch ihre Transportleistungen generiert werden können. Dieser Widerspruch muss gelöst werden und es braucht Anreize zur Effizienzsteigerung für Transportunternehmen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?



JA

☐ NEIN

Bei der Variante „Teilentflechtung“ wird das regionale **Bahnangebot weiterhin von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt**, während das **Busangebot neu alleine die Kantone bestellen**. Der Bund beteiligt sich finanziell mit einer an die Kantone ausbezahlten Pauschale an der Finanzierung des Busangebots, statt einer linienweise bezogenen Abgeltung an die Unternehmen. Bei einer Teilentflechtung entfällt im Busbereich die Trennung nach Regional- und Ortsverkehr. Die Kantone können damit die Buspauschale des Bundes für die Finanzierung beider Verkehrsarten einsetzen.

Verbesserungsvorschläge:

Die strikte Aufgabenteilung, die in der Variante „Teilentflechtung“ vorgesehen ist, widerspricht dem Gesamtsystemgedanke des öffentlichen Verkehrs.

Falls es zur Wahl der von uns nicht favorisierten Variante „Teilentflechtung“ kommt, fordern wir, dass eine interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein soll, ohne die Effizienz zu mindern. Die Errungenschaften des heutigen Systems sollen dadurch nicht geschwächt werden.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Da zahlreiche RPV-Linien in mehreren Kantonen fahren (im Bus- und Schiffbereich sind es 15% der Linien), finden wir eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen nicht erstrebenswert. Dies wäre zudem schwierig umsetzbar. Der Regionalverkehr soll als Teil eines Ganzen gesehen werden.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

*Die bisherigen Bundesbeiträge für **Busse** sollen als Sockelbeträge der Buspauschale weitergeführt werden. Dabei ist das Kreditwachstum für diese Buspauschale indexiert (Teuerung plus Bevölkerungswachstum). Das Wachstum ist für alle Kantone gleich (sprich unabhängig von der Busangebots-Entwicklung in den Kantonen). Die einzelnen wenigen **Schiffslinien** mit Erschliessungsfunktion werden wie Buslinien finanziert (d.h. Bestellung durch Kantone). Die **Seilbahnen**, welche heute dem RPV zugerechnet werden, sollen weiterhin wie Bahnlinien behandelt werden (d.h. gemeinsame Bestellung durch Bund und Kantone). Um keine Fehlanreize zu schaffen, wird im Falle von vollständigen Betriebsumstellungen zwischen Bahn und Bus die Buspauschale an die Kantone entsprechend angepasst.*

Da die Kantone heute ein unterschiedliches Linienangebot bestellen und sich deren Wachstum und somit auch Mittelbedarf unterschiedlich entwickeln wird, ist unserer Meinung nach ein starres, lineares Finanzierungssystem nicht sinnvoll. Eher favorisieren wir eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung des Bundesbeitrages (Pauschale) anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien. Damit erhalten die Kantone finanziellen Spielraum bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots auf der Strasse.

Damit in peripheren Regionen für schwach frequentierte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot angeboten werden kann, ist uns zudem die Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten wichtig.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits ausgeführt, sind wir der Meinung, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln und verstärkt an heutige Mobilitätsbedürfnisse ausgedehnt werden

sollte. Denn heute ist der Freizeitverkehr zu einseitig durch den motorisierten Individualverkehr geprägt.

Der öV-Anteil im Modalsplit sollte erhöht werden. Hier kann der RPV aktiv dazu beitragen, indem das Gesamtangebot verbessert wird. Die Abgeltungsberechtigung kann dabei in zwei Bereichen ausgedehnt werden: Einerseits kann das Angebot zur Nachtzeit verbessert werden und andererseits die Angebote hinsichtlich des reinen Ausflugsverkehrs ohne Erschliessungsfunktion.

Die fehlende Abgeltungsberechtigung beim Nachtverkehr hat zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Diese Schlechterbehandlung von öV-Bedürfnissen in der Nacht sollte unseres Erachtens vermieden werden und der Bund muss sich künftig an den Nachtangeboten finanziell beteiligen.

Da die ungedeckten Kosten für touristische Angebote (Busse, Seilbahnen und Schiffe zu Ausflugszielen) heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden müssen, kommen diese oft gar nicht erst zustande. Da diese Verbindungen aber insbesondere für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung sind und den Reisenden die Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette bieten, fordern wir auch hier eine Abgeltung durch den Bund.

In diesem Zusammenhang wäre auch eine Überarbeitung der Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu diskutieren. In Berggebieten zum Beispiel werden heute gewisse Transportleistungen privat erbracht (vgl. BusAlpin, Schneetourenbus oder [Alpentaxi](#)). Mit diesen Transportleistungen werden die Lücken im öV-System geschlossen und somit der öV im Freizeitverkehr gestärkt. Wenn diese Leistungen durch Bund und Kantone mitfinanziert würden, könnten die Linien auf ein solideres finanzielles Fundament gestellt und die Preise für die Fahrgäste fair und angemessen gehalten werden.

Des Weiteren wäre zu prüfen, die Beschaffung von Fahrzeugen teilweise vom Betreiber / von der Betreiberin zu entkoppeln. Die Fahrzeuge könnten stattdessen z.B. von einer Region, vom Kanton oder vom Bund gekauft werden. Dies wäre insbesondere bei kleinen Betreiber*innen gewinnbringend. Denn dies würde günstigere Konditionen sowie auch eine beschleunigte Elektrifizierung erlauben.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Einrichtung eines Fonds zur Unterstützung von Digitalisierungsprojekten in der Schweizer Bahnindustrie zu prüfen. Damit könnte die Schweiz eine Vorreiterin eines modernen und zukunftsorientierten Bahnverkehrs in Stadt und Land werden.

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK

E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 15. August 2019

**Reform des regionalen Personenverkehrs (2 Varianten)
Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Die SVP begrüsst die Optimierungsmassnahmen, die im regionalen Personenverkehr künftig verhindern sollen, dass Überschüsse im abteilungsberechtigten (subventionierten) Busverkehr nicht ordentlich ausgewiesen oder gar in andere Geschäftsfelder umgebucht werden können («Postauto-Skandal»). Auf der anderen Seite vermisst die SVP in beiden Varianten jegliche griffigen Hürden für die Mitfinanzierung künftiger, neuer ÖV-Projekte durch den Bund. Deshalb lehnt die SVP die vorliegenden Varianten ab, die beide auf dem bisherigen System aufgebaut sind und dieses lediglich weiterentwickeln.

Der Regionale Personenverkehr (RPV) ist zweifellos wichtig, auch für abgelegene Regionen sowie zur Entlastung des Strassenverkehrs. Mit dem heutigen System der Linienbestellungen und Mitfinanzierung durch den Bund, hat sich aber ein Fass ohne Boden geöffnet. Das grosszügige Verteilen der RPV-Bundesmitten führte in den letzten Jahren dazu, dass die Begehrlichkeiten der Kantone in den Himmel schossen. Das Geld reichte nicht mehr aus, um alle gewünschten Zusatzangebote zu finanzieren. Es waren Zusatzkredite nötig.

Die nun vorgeschlagene Variante «Teilentflechtung» könnte die Kostenexplosion beim RPV zwar leicht stabilisieren, jedoch zulasten der ländlichen Regionen. Mit Pauschalen werden die Linien in städtischen Gebieten bevorteilt und jene aufwändigeren Projekte in ländlichen Gebieten (Rand- und Bergregionen) benachteiligt. Das kann nicht im Sinne des Erfinders sein.

Aus Sicht der SVP muss das System des Regionalen Personenverkehrs grundsätzlich geändert werden. Bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs muss ein Mechanismus eingebaut werden, der die Besteller dazu bringt, neue Linien nur zu realisieren, wenn diese auch wirklich absolut notwendig sind.

Wenn beispielsweise die Kantone und Gemeinden jede neue Linie in den ersten fünf Jahren zu 100 Prozent selber finanzieren müssten und der Bund erst danach mit Pauschalen einspringt, würde es zweifellos schon zu Beginn zu tieferen Abklärungen der Notwendigkeit kommen. Zudem sollte diese Bundespauschale abgestuft sein und die Auslastung der Linien sowie deren Betriebskosten (Effizienz) mitberücksichtigen. Beispiel: Wenn eine Buslinie in einer Bergregion zwar eine tiefe Auslastung hat, jedoch sehr kostengünstig betrieben wird, soll diese eine gleich hohe Pauschale erhalten, wie eine Buslinie in einem städtischen Gebiet, die eine grössere Auslastung aber sehr hohe Betriebskosten aufweist.

Es ist im Übrigen nicht ersichtlich, warum die Nachfrage nach regionalem Personenverkehr seit 2008 um 34 Prozent zugenommen hat, der Kostendeckungsgrad der einzelnen Linien aber nur um ca. 13 Prozent auf durchschnittlich 52.1 Prozent gewachsen ist. Hier stehen Aufwand und Ertrag nach wie vor in einem krassen Missverhältnis.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassungsantwort.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Parteipräsident

Stv. Generalsekretärin



Albert Rösti
Nationalrat



Silvia Bär



Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
SGV Schweizerischer Gemeindeverband
SAB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SSV Schweizerischer Städteverband
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Travail.Suisse

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☒	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB Seilerstrasse 4 3001 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ein Teil der Anliegen und damit des Reformbedarfs ist bereits erfüllt, insbesondere durch die Einführung der vierjährlichen Verpflichtungskredite auf Bundesebene. Dadurch erhält der Regionalverkehr bereits deutlich mehr (finanzielle) Planungssicherheit. Eine Unsicherheit verbleibt bei den kantonalen Budgets. Diese Unsicherheit wird bei keiner der beiden zur Diskussion gestellten Varianten gänzlich beseitigt. Die Planung wird aber durch die zusätzlichen Elemente der Ziel- und Angebotsvereinbarung längerfristig gesichert.

Die Vereinfachung der Abläufe und damit die Reduktion des administrativen Aufwandes kann bereits mit der Variante Optimierung erreicht werden.

Aus Sicht der SAB ist es ein zentrales Anliegen, dass die gerade auch im Vergleich zum benachbarten Ausland hervorragenden und einmaligen Grundversorgungsbestimmungen aufrechterhalten bleiben. Diese Bestimmungen sind in der Abgeltungsverordnungen geregelt und werden durch die nun vorliegenden Reformvorschläge noch nicht direkt tangiert. In den Vernehmlassungsunterlagen wird jedoch bereits darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen der Abgeltungsverordnung in einem zweiten Schritt je nach gewählten Modell angepasst werden. Dabei sollen zusätzliche Wirtschaftlichkeitskriterien eingeführt werden. Diese drohen in der Tendenz die Versorgung in den Berg- und Randregionen auszudünnen oder gar zu gefährden.

Ein weiteres zentrales Anliegen der SAB ist es, dass die heutige scharfe Grenze zwischen dem abgeltungsberechtigten Regionalverkehr und Angeboten des Freizeitverkehrs durchbrochen wird. Der Regionalverkehr muss als durchgehende Transportkette aus Sicht des Kunden konzipiert sein. Es ist für die Kunden störend, wenn sie auf ihrer Reise unterschiedliche Tarife oder Zuschläge zahlen müssen. Dazu zählen sowohl die Zuschläge bei Angeboten des Freizeitverkehrs wie auch die Nachzuschläge des Ortsverkehrs. Die SAB gehört zu den Mitinitianten des Bus alpin. Der Bus alpin verkehrt heute in 16 Regionen, die touristisch interessant sind, aber durch die Maschen des abgeltungsberechtigten Verkehrs fallen. Dank der grosszügigen Unterstützung von Kantonen, Gemeinden und Sponsoren kann in diesen Regionen die letzte Meile des öffentlichen Verkehrs erschlossen werden. Auf der letzten Meile muss aber in den meisten Fällen ein Zuschlag erhoben werden, um das Angebot fahren zu können. Dieser Zuschlag führt immer wieder zu Diskussionen. Die Fahrgäste, welche im Besitz eines GA's sind, verstehen nicht, weshalb hier ein Zuschlag bezahlt werden muss.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht sind von den in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Zielen insbesondere folgende Ziele in folgender Reihenfolge zu priorisieren:

1. Gesamtsicht über Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt
2. Planbarkeit ist erhöht
3. Das Bestellverfahren ist vereinfacht

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden nur teilweise erreicht. Insbesondere das erste Ziel der Gesamtsicht wird aus unserer Sicht nicht erreicht. Wir vermissen diesbezüglich eine konsequente Ausrichtung auf die Kundensicht und eine stärkere Förderung der Erschliessung der Randregionen sowie den Einbezug des Freizeitverkehrs.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Variante Kantonalisierung würde zu einem erheblichen Koordinationsaufwand unter den Kantonen führen. Sie wurde deshalb zu Recht zum jetzigen Zeitpunkt verworfen.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die SAB ist der Überzeugung, dass eine Aufgabenteilung II nötig ist. Dies insbesondere wegen verschiedenen Verbundaufgaben, die entflechtet werden müssen. Eine Aufgabenteilung II kann aber nur realisiert werden, wenn ein grösseres Paket von verschiedenen Bereichen geschnürt wird. Die SAB stellt sich deshalb nicht grundsätzlich gegen eine allfällige Prüfung, ob der Regionalverkehr auch Bestandteil dieses Paketes sein müsste.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Einführung einer Bestimmung zur Förderung von Innovationen ist richtig und überfällig. Die vorgeschlagene Regelung sieht einerseits die Förderung kleinerer Innovationen im Rahmen des Bestellverfahrens und andererseits die Förderung grösserer Innovationen durch Bundesbeiträge bis zu maximal 5 Mio. Fr. pro Jahr vor. Die somit vorgeschlagene Innovationsförderung geht aus Sicht der SAB in die richtige Richtung, aber noch nicht weit genug. Aus Sicht der SAB sollen die Bahnunternehmen noch mehr Freiheiten zur Innovationsförderung erhalten.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Regelung sieht vor, dass die Unternehmen übermässige Überschüsse, welche die Spezialreserve von 25% des Jahresumsatzes oder 12 Mio. Fr. übersteigen, einbehalten können. Die SAB erachtet dies als richtig. Dadurch werden Anreize für das Innovationsverhalten der Bahnunternehmen gesetzt.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Auf keinen Fall. Im Gegenteil müsste für die Erschliessung dünn besiedelter Gebiete ein Bonus eingeführt werden. Denn der Regionalverkehr hat eine sehr wichtige Grundversorgungsfunktion und muss auch regionalpolitischen Zielen entsprechen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir erachten diese Massnahme als sinnvoll, damit sowohl die Besteller als auch die Leistungserbringer Vergleichswerte haben und ein Anreiz zur Effizienzsteigerung geschaffen wird.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die Variante Teilentflechtung hat den Vorteil, dass die Grenzen zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr verschwinden. Damit wird ein wichtiges Anliegen der SAB aufgenommen. Die Kantone erhalten bei der Variante Teilentflechtung mehr Handlungsspielraum. Das ist zwar einerseits richtig, andererseits werden die Kantone die Mittel aber zunehmend auch für die Finanzierung des Ortsverkehrs einsetzen. Die Mittel (des Bundes) werden aber insgesamt nicht grösser, sondern sollen auf dem aktuellen Niveau fortgeschrieben werden (plus Teuerung, plus Anpassung an Bevölkerungswachstum). Dadurch besteht die Gefahr, dass letztlich weniger Mittel für die Erschliessung von eher dünn besiedelten Randregionen zur Verfügung stehen. Zudem bevorteilt das Kriterium Bevölkerungswachstum eher die urbanen Kantone, während die Bergkantone längerfristig verhältnismässig schlechter gestellt werden. Die Variante Teilentflechtung führt zudem dazu, dass der Bund an Kontroll- und Eingriffsmöglichkeiten verliert und die Koordination zwischen den Kantonen und zwischen den Kantonen und dem Bund noch schwieriger wird.

Aus diesen Überlegungen kommt die SAB zum Schluss, dass sie von den zwei zur Diskussion gestellten Varianten die Variante Optimierung bevorzugt. Mit der Variante Optimierung wird mehr Planungssicherheit eingeführt (Ziel- und Abgeltungsvereinbarungen), ein Benchmarking eingeführt, die Möglichkeit von Innovationen geschaffen und versucht, Missbräuche wie im Fall der Postauto AG zu bekämpfen.

Die Variante Optimierung muss aber angereichert werden um die Fragen des Ortsverkehrs (insbesondere Nachtzuschlag) und des Freizeitverkehrs. Die SAB plädiert somit für eine Variante «**Optimierung +**». Siehe dazu auch unsere Bemerkungen unter Frage 10.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Aus Sicht der SAB müssten

- der Nachtverkehr und der Verkehr für die Erschliessung von Gebieten mit einer bestimmten touristischen (d.h. saisonalen) Nachfrage ebenfalls abgeltungsrechtlich werden;
- die Wirtschaftlichkeitskriterien zu Gunsten von Benchmarks aufgegeben werden;
- die Mittel für die Erschliessung peripherer Regionen aufgestockt werden.

In diesem Sinne fordert die SAB die Umsetzung einer Variante «Optimierung +».

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Wir verzichten auf eine Stellungnahme zu dieser Frage, da wir die Variante Optimierung bevorzugen.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir verzichten auf eine Stellungnahme zu dieser Frage, da wir die Variante Optimierung bevorzugen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe Antwort auf Frage 9.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der SAB sind die vorgeschlagenen Reformvarianten zu stark aus Sicht der Besteller konzipiert. Die Sicht der Kunden und die Sicht der regionalpolitischen Bedeutung (volkswirtschaftliche Betrachtung) des Regionalverkehrs kommt zu wenig zum Ausdruck.



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Ost
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 15. August 2019

**Vernehmlassung „Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes)“
Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1'600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen bestens.

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist insbesondere auch für einwohnermässig kleinere und mittlere, peripher gelegene Gemeinden von grosser Bedeutung, da er diese untereinander sowie mit den Agglomerationen, den regionalen Zentren und Kernstädten vernetzt. In periurbanen wie auch in ländlichen Teilen der Schweiz ist der Grossteil der Bevölkerung für den Weg zur Arbeit oder für die private Mobilität auf ein öffentliches oder ein privates Transportmittel angewiesen. Ein gut funktionierender RPV ist für die Gemeinden somit ein wichtiger Standortfaktor.

Der SGV begrüsst die vorgeschlagene Reform, da er den RPV als ganzes System effizienter und transparenter macht und dieses dadurch stärkt. Mit beiden Varianten soll die Planungssicherheit sowohl für die Anbieter als auch für die Besteller erhöht und dadurch die langfristige Finanzierungssicherheit verbessert werden. Insbesondere positiv sind hier die mehrjährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Anbietern sowie die Schaffung eines nationalen Benchmarking zu erwähnen. Für die Transportunternehmen sollen Anreize geschaffen werden, damit die bestellten Leistungen kostengünstig, effizient und mit hoher Qualität erbracht werden können. Zudem macht die Transparenz bei den Kennzahlen das System nachvollziehbarer. Von diesen Optimierungen profitiert letztlich auch die kommunale Ebene.

Nach Abwägung der beiden vorgeschlagenen Varianten spricht sich der SGV für die **Variante „Optimierung“** aus. Diese Priorisierung wird folgendermassen begründet: Funktionale Räume sprengen die traditionellen Kantons Grenzen. So muss gerade der regionale Personenverkehr oft über den Kanton hinaus geplant und in der Folge auch bestellt werden. Bei der Variante „Teilentflechtung“ ist die daraus sich ergebende Koordination abhängig von der Initiative der beteiligten Kantone. Bei Kantonen mit verschiedenen gebietsübergreifenden Regionen führt dies aufgrund von unterschiedlichen kantonalen Rahmenbedingungen zu einem zusätzlichen Koordinations- und somit Mehraufwand. Die Variante „Optimierung“ ermöglicht dagegen eine schweizweite Vereinfachung und Harmonisierung der Bestellverfahren.

Die Variante „Teilentflechtung“ sieht ein Rückzug des Bundes aus dem Bestellverfahren vor. Aus Sicht des SGV ist es aber besser, wenn der Bund nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch beim Bestellprozess seine Verantwortung als öffentlicher Besteller wahrnimmt.

Eine Differenzierung des Bestellsystems nach „Schiene“ und „Übrige“ widerspricht im Weiteren dem Systemgedanken im öffentlichen Verkehr und ist aus Sicht des SGV nicht sinnvoll.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident



Hannes Germann
Ständerat

Direktor



Christoph Niederberger

Kopie an:

Schweizerischer Städteverband (SSV); Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 6. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die Vorlage mit zwei Varianten zur Reform des regionalen Personenverkehrs, die auf einen längeren Zeithorizont bei der Finanzierung und damit auch auf eine höhere Verlässlichkeit sowie Transparenz beim Vergleich der verschiedenen Verkehrsunternehmen angelegt ist.

Die Städte sind in beiden Fällen nur indirekt von der Reform betroffen. Im Fall der Variante «Optimierung» tragen sie wie bisher in jenen Kantonen die Kosten des regionalen Personenverkehrs mit, welche eine Mitfinanzierung durch die Gemeinden vorsehen. Im Fall der Variante «Teilentflechtung» gelten die Vorgaben des Bundes für Busbestellungen neu auch im Ortsverkehr, falls der regionale und der örtliche Busverkehr von kantonaler Seite aus einer Hand bestellt würden.

Nach Abwägung der beiden Varianten unterstützt der Städteverband die Option «Optimierung». Wesentlich für den Stellungsbezug zugunsten eines verbesserten Status Quo sind drei Überlegungen.

Erstens scheint eine Ausdifferenzierung des Bestellsystems nach den technischen Kriterien Schiene und Strasse vor dem Hintergrund des Systemgedankens im öffentlichen Verkehr nicht angezeigt. Zweitens sind in der gliedstaatlich klein strukturierten Schweiz spezifische kantonale Regelungen zur Bestellung des öffentlichen Busverkehrs nicht sinnvoll. In territorial fragmentierten städtischen Regionen können unterschiedliche kantonale Vorgaben zu einem erhöhten Koordinationsaufwand führen, was der angestrebten Vereinfachung des Bestellverfahrens zuwiderlaufen würde. Und drittens ist es den Städten ein Anliegen, dass das Verbundsystem des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz erhalten



bleibt. Deshalb erachten sie es als wichtig, dass der Bund in den Bestellprozess des gesamten Regionalverkehrs direkt involviert bleibt.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Perspektiven der Städte als Bestellerinnen von Leistungen des öffentlichen Verkehrs und als Eigentümerinnen von Verkehrsunternehmen bedauert der Städteverband, dass es letzteren weiterhin nicht möglich sein soll, in einem klar definierten Rahmen Gewinne zu erzielen. Gewinne, die unternehmerische Spielräume und damit Anreize für Effizienzsteigerungen und Innovationen schaffen.

Der Städteverband ist zudem der Auffassung, dass im Personenbeförderungsgesetz für die Grundversorgung neben dem klassischen Linienverkehr mit fixen Haltestellen auch andere, flexiblere Angebotsformen vorgesehen werden sollen. Dies im Hinblick auf neue technische Möglichkeiten einer gewissen Individualisierung des öffentlichen Verkehrs, die mehr Kundenfreundlichkeit und Effizienz versprechen - zumal auf letzten Meilen und in Gebieten mit geringen baulichen Dichten.

Der Städteverband optiert deshalb dafür, diese beiden Punkte in die Gesetzesrevision einzubeziehen. Wird das nicht der Fall sein, sind sie zum Gegenstand einer baldigen nächsten Revision des Personenbeförderungsgesetzes zu machen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband
Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Fragenkatalog:

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf grundsätzlich gegeben?

Ja

2. Unterstützen Sie die Reformziele?

Ja

Welche sind zu priorisieren?

Priorität unter den angeführten Zielsetzungen haben für den Städteverband:

- die Verlässlichkeit der Finanzierung
- die Bewahrung der Gesamtsicht auf das System öffentlicher Verkehr
- sowie die Anreize für effizienz- und innovationssteigerndes unternehmerisches Handeln.

Als ergänzendes Reformziel schlägt der SSV die Ermöglichung von flexiblen Alternativen zum klassischen Linienverkehr vor - dort, wo das sinnvoll ist.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele erreicht?

Ja, teilweise. Defizite bestehen beim Ziel Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen (vgl. oben).

A. Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante Kantonalisierung:

a. Wird die Frage Kantonalisierung zu Recht verworfen?

Ja. Viele Agglomerationen erstrecken sich über die Territorien mehrerer Kantone. Deshalb sind spezifische kantonale Regelungen zur Bestellung des öffentlichen Verkehrs nicht sinnvoll.

b. Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projekts «Aufgabenstellung II» neu aufzurollen?

Nein

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im ÖV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Nein. Wenn die Verkehrsunternehmen ernsthafte Innovatoren sein sollen, was der SSV befürwortet, muss unternehmerischer bzw. finanzieller Spielraum dafür vorhanden sein. Der Weg über Zielvereinbarungen erscheint angesichts der Dynamiken neuer Technologien umständlich.



6. **Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschussverwendung richtig gesetzt.**
Nein. In einem Wettbewerbsumfeld müssen (Verkehrs-)Unternehmen einen Anreiz haben, über einen durch Effizienz erwirtschafteten Gewinn zumindest teilweise zu bestimmen und diesen beispielsweise für Innovationen einzusetzen.
7. **Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?**
Ja. Diese Kriterien sollen aber nicht zur Verschleierung von Sparmassnahmen missbraucht werden.
8. **Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten ÖV-Linien einzuführen?**
Ja

B. Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. **Welche Variante favorisieren Sie? «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?**
Optimierung (vgl. dazu Begründung im Schreiben).
10. **Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?**
Nein
11. **Fragen zur Variante «Teilentflechtung»?**
- a. **Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur Variante «Teilentflechtung»?**
Nein
- b. **Unterstützen Sie die gemäss dem Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit subsidiären Bundesregelungen?**
Nein. Die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips erscheint dem SSV aus den im Schreiben genannten Gründen in diesem Fall als nicht sinnvoll.
- c. **Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?**
Nein. Die Regelung ist zu statisch und dadurch innovationshemmend.

C. Weitere Bemerkungen

12. **Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- und Reformbedarf besteht?**
Ja. Vgl. dazu unsere Feststellungen im Schreiben zur Ermöglichung neuer flexibler Formen des öffentlichen Verkehrs dort, wo das sinnvoll ist.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

15. August 2019

**Stellungnahme: Reform des regionalen Personenverkehrs
(Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns eingeladen, zur Vorlage «Reform des regionalen Personenverkehrs (RPV)» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Diese Mitglieder sind an einem effizienten und finanziell nachhaltigen öffentlichen Regionalverkehr interessiert.

Angesichts der Kosten- und Preisentwicklung sieht economiesuisse im RPV grundsätzlichen Reformbedarf. Es gilt unter anderem die Komplexität zu reduzieren und die Nachfrageorientierung zu verbessern. Von den beiden Varianten der Vernehmlassungsvorlage erscheint die Variante «Teilentflechtung» insgesamt vielversprechender, jedoch kratzt auch diese nur an der Oberfläche. economiesuisse sieht insbesondere in fünf Bereichen zusätzlichen Reformbedarf:

1. Stärkere Gewichtung wirtschaftlicher Kriterien bei der Angebotsplanung, Bestellung und Abgeltung
2. Weniger Direktvergaben, mehr Ausschreibungen
3. Freie Gewinnverwendung für konzessionierte Transportunternehmen, sofern Ausschreibungen zur Anwendung kommen
4. Prüfung einer weiteren Entflechtung im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II»
5. Vollständige Aufarbeitung der PostAuto-Affäre

Weitere Ausführungen finden Sie nachfolgend sowie im Fragebogen, der dieser Stellungnahme beiliegt.

Einschätzung des Marktumfeldes

Die Schweizerinnen und Schweizer werden bekanntlich immer mobiler. In den letzten 30 Jahren hat sich die Anzahl der jährlich zurückgelegten Personenkilometer mehr als verdoppelt. Dieser Trend wird sich in absehbarer Zukunft im gleichen Stil fortsetzen. Gegenüber 2015 ist gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bis 2040 im Personenverkehr mit einer Zunahme der Verkehrsleistung im Umfang von 25 Prozent zu rechnen. Im öffentlichen Verkehr wird mit einer Zunahme um 51 Prozent gerechnet, während der MIV um 31 Prozent wachsen soll. Für den MIV wird noch immer der grösste absolute Zuwachs an Personenkilometern prognostiziert.

Vergleicht man die bisherige Preisentwicklung der verschiedenen Verkehrsträger, zeigt sich ein gegensätzliches Bild: Während der MIV seit dem Jahr 2001 weitgehend konstante Konsumentenpreise aufweist, ist der öffentliche Verkehr um insgesamt 35 Prozent teurer geworden (der Grad der Eigenfinanzierung beträgt rund 45 Prozent). Diese sich öffnende «Preisschere» hat unmittelbare Auswirkungen auf die relative Attraktivität der beiden Verkehrsträger. Gleichzeitig erschwert sie tendenziell das Zusammenbringen von Leistungen aus dem öffentlichen und privaten Verkehr in multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Solche Dienstleistungen stellen einen der wichtigsten Trends im Mobilitätsbereich dar. Es wird erwartet, dass sie in den nächsten Jahren stark an Bedeutung zulegen. Der öffentliche Verkehr und insbesondere der Regionalverkehr müssen durch einen höheren Eigenfinanzierungsgrad und konkurrenzfähige Preise anschlussfähig werden.

Die Preisentwicklung steht in direktem Zusammenhang mit der Kostenentwicklung. Im öffentlichen Verkehr und insbesondere im Regionalverkehr deuten verschiedene Indikatoren darauf hin, dass diese Kostenentwicklung in den letzten Jahren ungünstig verlaufen ist. Allem voran zeigt sich dies im seit 2008 stetig zunehmenden Abgeltungsbedarf durch Bund und Kantone (auf Bundesebene rund 2.6 Prozent pro Jahr). Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage relativiert dahingehend, dass die Abgeltungen pro geleistetem Personenkilometer konstant abgenommen haben (S. 7). Dies ist allerdings klar dem Wachstum bei der Verkehrsleistung zu verdanken und nicht einer höheren Kostendisziplin. Die Vollkosten pro Personenkilometer im Regionalverkehr haben in den letzten zehn Jahren sogar leicht zugenommen. Trotz steigender Fahrgastzahlen scheint es also nicht zu gelingen, sinkende Stückkosten zu realisieren.

Eine wichtige Einflussgrösse auf die Kosten sind die Anreizsysteme und die bestehenden Informationsasymmetrien im RPV. Zwei Bereiche stehen dabei im Vordergrund. Einerseits weist das Bestellverfahren punkto Transparenz, Einfachheit und Effizienz Verbesserungspotential auf. Es bestehen systemimmanente Rollen- und Interessenkonflikte, wie beispielsweise im Rahmen der Mehrfachrolle des Bundes als Besteller, Regulator und Eigner von Transportunternehmen. Andererseits führt die grossmehrheitliche Direktvergabe von Linien (zusammen mit dem Gewinnerzielungsverbot für die Transportunternehmen) tendenziell dazu, dass Kosten zu hoch angesetzt werden und die Nachvollziehbarkeit gering ist. Obwohl zumindest im Busverkehr die Ausschreibung eigentlich den gesetzlichen Regelfall der Vergabe darstellt, wird der überwiegende Teil der Linien noch immer per Direktvergabe bestellt.

Aus der Sicht von *economiesuisse* bestehen über die Variante «Teilentflechtung» hinaus verschiedene Hebel, um die Preis- und Kostentwicklung positiv zu beeinflussen sowie die Fehlanreize im RPV zu reduzieren:

1. Stärkere Gewichtung wirtschaftlicher Kriterien bei der Angebotsplanung

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und der Nachfragegerechtigkeit eines Angebots im regionalen Personenverkehr ist heute eher statisch und erfolgt summarisch anhand von Mindestkriterien wie der Anzahl Einsteiger pro Tag. Ausserdem spielen die Sachzwänge des bestehenden Angebots oder politische Begehrlichkeiten bei der Planung nicht selten eine grosse Rolle. Generell wäre eine stärkere und dynamischere Output-Orientierung bei Planung, Bestellung und Abgeltung wünschenswert. Die Angebotsgestaltung sollte sich weniger nach politischen Kriterien und Sachzwängen richten und stattdessen mehr einer Performancelogik folgen: Welche Nachfrage gilt es zu bedienen und was ist die effizienteste Art, dies zu tun? Es braucht Mechanismen und Abläufe, welche die Abgeltungen stärker an die Nachfrageentwicklung oder an die effektive Mobilitätsleistung koppeln. Zudem soll die Prüfung anderer Angebotsformen für sehr schlecht ausgelastete Linien bei jeder neuen Bestellung Pflicht werden (verkehrsträgerneutrale Grunderschliessung). Die konsequente Nachfrageorientierung muss auch durch eine strengere Ausgestaltung der Wirtschaftlichkeitskriterien im Bestellprozess gefördert werden. Sinnvoll wäre insbesondere eine Ergänzung von Art. 7 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) um Kriterien wie die Vollkosten pro Personenkilometer, die Auslastung (Personen/Platzkilometer) oder den Kostendeckungsgrad (Erlös/Vollkosten).

2. Weniger Direktvergaben, mehr Ausschreibungen

Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage (S. 17) äussert sich der Bund zum Szenario «Ausschreibungen als Regelfall» und kommt zum Schluss, dass dies schwer umzusetzen wäre und politisch auf grossen Widerstand stossen würde. Ebenso wird argumentiert, dass sich der heutige, geschlossene Markt im öffentlichen Verkehr durch eine «kooperative Grundlogik» auszeichne. Damit wird der Eindruck erweckt, dass ein stärkerer Vergabewettbewerb im Widerspruch stehe zu den Anforderungen des öffentlichen Regionalverkehrs. Dies ist sicherlich nicht der Fall.

Ausschreibungen weisen gegenüber der Direktvergabe wesentliche Vorteile auf. Sie erhöhen insbesondere die Kostendisziplin bei Bestellern und Transportunternehmen und eliminieren den Informationsrückstand der Besteller. Diese müssen heute einen vergleichsweise hohen Aufwand für die Plausibilisierung von Offerten betreiben. Dieser Kontrollaufwand wird deutlich reduziert, wenn die gewünschten Leistungen vom Besteller ausgeschrieben werden und lediglich das effektive Resultat gemessen wird.

Eine konsequente Umsetzung von Ausschreibungen (wie sie das Personenbeförderungsgesetz bereits als Regelfall für den Busverkehr vorsieht!) könnte somit bestehende Probleme abschwächen und zu tieferen Kosten und Preisen beitragen. Damit werden nicht automatisch die Vorzüge des heutigen Regionalverkehrs beeinträchtigt. Es gibt im Markt die Angebots- und die Anbieterebene. Ziel muss ein System sein, in dem sich konkurrierende Anbieter ein koordiniertes Angebot bereitstellen. Damit entstehen Mehrwerte für Kundinnen, Kunden und Steuerzahlende, ohne dass Synergien im Regionalverkehr verloren gehen.

3. Freie Gewinnverwendung für Transportunternehmen, sofern Ausschreibungen zur Anwendung kommen

Nach geltendem Recht sind Gewinne aus dem öffentlichen Regionalverkehr eigentlich nicht vorgesehen. Fallen sie dennoch an, müssen die Transportunternehmen sie bekanntlich als Reserve für die Deckung zukünftiger Fehlbeträge zurückstellen – zu mindestens zwei Dritteln oder bis die Rückstellungen einen Maximalbetrag erreichen. Erst darüber hinaus ist die Gewinnverwendung frei.

Dieses System bringt ein gewisses Missbrauchsrisiko und entsprechenden Kontrollaufwand mit sich. Das Risiko hat sich in jüngerer Vergangenheit auch mehrfach materialisiert, etwa im Rahmen der «PostAuto-Affäre», aber auch in weniger schwerwiegenden Fällen wie jenem rund um die BLS AG. In dieser Konstellation besteht für die konzessionierten Transportunternehmen derzeit nur ein begrenzter Anreiz, durch Effizienzsteigerungen die eigene Investitionsfähigkeit zu erhöhen.

Im erläuternden Bericht zur Vorlage wird ausgeführt, dass «Möglichkeiten für die Gewinnerzielung und Überschuss-Verwendung» vertieft geprüft wurden und grundlegende Änderungen aus praktischen Gründen verworfen wurden (insb. Kompatibilität mit den Direktvergaben). Aus der Sicht von *economiesuisse* ist die komplett freie Überschuss-Verwendung dennoch eine Variante, die es weiterzuverfolgen gibt, natürlich in Kombination mit der Vergabe per Ausschreibung. Mit diesem Systemwechsel könnten sich die Besteller vollständig auf die Leistungsfähigkeit des bereitgestellten Angebots konzentrieren, anstatt sich mit Fehlbeträgen und Überschüssen in den Büchern der Transportunternehmen befassen zu müssen. Die Transportunternehmen könnten ihre Investitionsfähigkeit erhöhen. Das würde beispielsweise zusätzliche staatliche Transfer zur Innovationsfinanzierung (wie dies die Vernehmlassungsvorlage vorsieht) obsolet machen.

4. Prüfung einer weiteren Entflechtung im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II»

Der regionale Personenverkehr ist heute bekanntlich eine Verbundsaufgabe von Bund und Kantonen, Angebote werden grösstenteils gemeinsam bestellt und die ungedeckten Kosten werden geteilt. Die Variante «Teilentflechtung» der Vernehmlassungsvorlage führt zu einer leichten Verschiebung. Die Kantone übernehmen die volle materielle Verantwortung für den Busverkehr, der Bund soll nur noch finanziell über einen indexierten Pauschalbeitrag beteiligt sein. *economiesuisse* begrüsst diese Anpassung, sieht allerdings noch erheblich mehr Potenzial für eine Entflechtung und für die Stärkung des Äquivalenzprinzips. Der Bund hat im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II» klar die Absicht geäußert, die Aufgabe RPV langfristig vollständig zu entflechten. Die Reform RPV darf keine voreiligen Tatsachen schaffen, die weitere Arbeiten in diese Richtung erschweren oder verunmöglichen.

5. Vollständige Aufarbeitung der «PostAuto-Affäre»

Der erläuternde Bericht führt aus, dass die einzelnen Bestandteile der Vernehmlassungsvorlage im Lichte der «PostAuto-Affäre» hinterfragt und für zielführend befunden wurden. Gleichzeitig wird angekündigt, dass die Massnahmen zur Aufarbeitung der Vorfälle unabhängig von der Vorlage verfolgt werden. *economiesuisse* ist der Ansicht, dass auch im Rahmen der Reform RPV einzelne Massnahmen angebracht sind. Der Bundesrat hat Ende Juni einen «Expertenbericht zur Corporate Governance» der bundeseigenen Unternehmen veröffentlicht. Dieser Bericht schlägt 14 Massnahmen zur verbesserten Wahrnehmung der Eignerrolle und Steuerung dieser Unternehmen vor. Der Bundesrat möchte lediglich drei (Teil-)Massnahmen umsetzen. Daneben gibt es jedoch weitere Empfehlungen aus dem Expertenbericht, die im Rahmen der Reform RPV aufgenommen werden und zur Aufarbeitung der PostAuto-Affäre beitragen könnten (beispielsweise «Priorisierung der strategischen Ziele und Befassung mit Zielkonflikten»).

Ergänzend spricht sich economiesuisse für die längst überfällige Auslagerung der PostAuto AG aus dem Post-Konzern aus. Damit liessen sich Fehlanreize und Missbrauchsrisiken konsequent reduzieren. Die Schweiz verfügt als einziges europäisches Land noch über eine staatliche Post mit integriertem Verkehrsbetrieb. Es ist äusserst fraglich, ob aus dieser Konstellation heutzutage noch Synergien resultieren. Konsequenterweise wäre die PostAuto AG anschliessend an die Auslagerung auch zu privatisieren.

Fazit

economiesuisse befürwortet eine Reform RPV und sieht die Variante «Teilentflechtung» als vielversprechende Mindestvariante. Darüber hinaus gibt es in verschiedenen Bereichen zusätzlichen Reformbedarf, um die Effizienz und die finanzielle Nachhaltigkeit des Regionalverkehrs mittelfristig zu gewährleisten.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Beat Ruff
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie und Umwelt



Lukas Federer
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur

- Beilage erwähnt



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☒	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: economiesuisse Hegibachstrasse 47 8032 Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Reform RPV ist aus unserer Sicht grundsätzlich notwendig und die Motion 13.3663 bildet die relevanten Themenfelder ab. Jedoch beurteilen wir den Handlungsdruck in diesen Themenfeldern teilweise anders.

- Sicherstellung der RPV-Finanzierung: Die Sicherstellung der Finanzierung muss finanzpolitisch nachhaltig erfolgen. Eine «höhere Vorhersehbarkeit» der Bundesbeiträge im Sinne der Vorlage würde die Effizianzanreize wohl eher reduzieren. Sie ist höchstens sinnvoll, wenn die Beiträge pauschalisiert werden und die Kantone mehr finanzielle und materielle Verantwortung für den RPV übernehmen (entspricht zum Teil der Variante Teilentflechtung). Der Bund hat im Rahmen der NFA II-Unterlagen ([Link](#)) gar eine vollständige Entflechtung vorgeschlagen. Diese Variante muss in jedem Fall weiter geprüft werden.
- Bessere Abstimmung auf die Infrastrukturentwicklung: Dies ist tatsächlich nötig, allerdings ist sowohl bei den Infrastrukturen als auch bei den Angeboten des RPV eine stärkere Orientierung an der effektiven Nachfrage von zentraler Bedeutung. Die heutige Infrastruktur- und Angebotsplanung richtet sich noch immer zu stark an politischen Begehrlichkeiten oder technischen Sachzwängen aus.
- Harmonisierung und Vereinfachung Bestellverfahren: Die Erhöhung der Transparenz muss in diesem Bereich ein vordringliches Ziel sein. Transparenz ist eine Voraussetzung für eine bessere Leistungsmessung im RPV. Diese hilft wiederum, die Rechenschaft zu verbessern und Stellschrauben für mehr Effizienz zu identifizieren.
- Planungssicherheit und Verbindlichkeit für Besteller und Transportunternehmen: Dieses Anliegen steht tendenziell im Widerspruch zum Ziel «Mehr unternehmerisches Handeln». Im Sinne der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Regionalverkehrs müssten die Besteller auf einen Ausschreibungswettbewerb setzen, der den Transportunternehmen kostengünstige, attraktive und innovative Angebote abverlangt. Damit wären die Transportunternehmen wiederum zu unternehmerischem Handeln angehalten. Eine hohe «Planungssicherheit» im Sinne der Vorlage bringt hingegen keinen Anreiz zur kontinuierlichen Verbesserung.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wie in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, sind die Themenfelder aus unserer Sicht richtig gewählt, allerdings besteht bei den Zielsetzungen Verbesserungsbedarf. Die Ziele müssen insgesamt stärker an volkswirtschaftlichen und finanzpolitischen Erfordernissen ausgerichtet werden, der RPV sollte eine stärkere Output-Orientierung anstreben. Folgende Ziele sollten im Vordergrund stehen:

- Ein marktorientierter, hochwertiger, finanziell tragbarer RPV: Nachfragegerechte Angebote, sinkende Vollkosten pro Personenkilometer, kein weiteres Wachstum der Abgeltungen, keine weitere Zunahme der Konsumentenpreise.
- Weniger Komplexität, weniger Fehlanreize, mehr Transparenz: Beseitigen von Rollen- und Zielkonflikten, Harmonisierung und Vereinfachung der Bestellverfahren, Entwicklung hin zu wettbewerblichen Vergabeverfahren, die Informationsasymmetrien des heutigen Systems beseitigen.

- Öffentlichen Verkehr in die Mobilität der Zukunft einbinden: Reform RPV nicht als Selbstzweck oder Detailoptimierung, sondern klar mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit zum privaten Verkehr zu erhöhen, damit die beiden «Verkehrswelten» in Zukunft mehr Synergien nutzen können (beispielsweise Verbindung im Rahmen von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen).
- Weitere Entflechtung prüfen: Eine Aufgabenentflechtung, die über die Variante «Teilentflechtung» hinausgeht, könnte langfristig eine vielversprechende Option sein. Die Reform RPV darf keine Tatsachen schaffen, welche die weitere Prüfung dieser Option erschweren oder verunmöglichen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind grundsätzlich der Ansicht, dass die Reform andere Ziele verfolgen müsste (siehe Antworten auf Fragen 1 und 2). Es ist darüber hinaus fraglich, ob die in Vernehmlassung geschickten Ziele mit den vorgesehenen Instrumenten und Massnahmen erreicht werden können. Insgesamt führen diese wohl eher zu einem (noch stärker) konsolidierten Marktumfeld im öffentlichen Verkehr, was eine Leistungsorientierung weniger notwendig macht. Das Kostenwachstum für die Kundinnen und Kunden sowie für die öffentliche Hand kann auf diese Weise nicht gebremst werden.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Diese Variante sollte auf jeden Fall weiter geprüft werden und die Möglichkeit einer Kantonalisierung sollte offengehalten werden. Die Vernehmlassungsvorlagen scheinen sehr stark aus der Optik des öffentlichen Verkehrs und seiner Stakeholder (Besteller, Transportunternehmen, BAV) geprägt worden zu sein. Im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II» erfolgt eine gesamtheitlichere Betrachtung, die allenfalls zu einer anderen Beurteilung führt.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Projekt «Aufgabenteilung II» hat unter anderem die Stärkung des Äquivalenzprinzips zum Ziel. Die Aufgabe RPV ist eine von verschiedenen Verbundaufgaben, bei denen der Bund in der bisherigen Beurteilung davon ausgeht, dass eine vollständige Entflechtung im Sinne des Äquivalenzprinzips Sinn macht. Aus diesem Grund darf die vorliegende Reform RPV keinen Vorgriff auf die weiteren Arbeiten des Projekts «Aufgabenteilung II» darstellen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen, dass die Möglichkeiten zur Innovationsfinanzierung für konzessionierte Transportunternehmen nicht ausreichend sind, allerdings sind wir dezidiert der Ansicht, dass zusätzliche finanzielle Mittel aus dem Verkehrsbetrieb stammen müssen und nicht aus dem Bundeshaushalt. Dies bedingt eine freie Überschuss-Erzielung und -verwendung bei Ausschreibungen – ein Element, das in beiden Varianten der Vernehmlassungsvorlage nicht enthalten ist.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Überschussverwendung soll komplett frei sein und soll in einem engen Zusammenhang mit wettbewerblichen Ausschreibungen stehen. Es ist widersinnig, den Transportunternehmen einen zusätzlichen finanziellen Spielraum zu gewähren, ohne dass auch die entsprechenden unternehmerischen Risiken getragen werden müssen. Das Modell der Direktvergabe zieht Informationsasymmetrien nach sich (z.B. bei der Kontrolle von Planrechnung vs. Ist-Rechnung). Die Transportunternehmen haben einen Anreiz, ihre Kosten zu hoch anzusetzen, während die Besteller einen beträchtlichen Kontrollaufwand haben und immer schlechter informiert sind als ihre Verhandlungspartner. Ausschreibungen ebnen diesbezüglich das Spielfeld. Die Besteller müssen sich nicht mehr mit den Kostenstrukturen der Transportunternehmen befassen, sondern nur noch mit der effektiven Leistung. Die Transportunternehmen wollen dann wiederum so effizient wie möglich sein, da die Gewinnverwendung frei ist. Die resultierenden Mittel können in Innovationsprojekte investiert werden (anstatt durch zusätzliche Bundesgelder gem. Art. 31 E-PBG).

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die initiale Beurteilung der Nachfrage ist heute ein zu wenig stark gewichteter Faktor im Planungsprozess. Das kann dazu führen, dass realitätsferne Angebote genehmigt oder weitergezogen werden. Das laufende Controlling oder gar der nachträgliche Abbau eines Angebots gestaltet sich relativ schwierig. Die konsequente Nachfrageorientierung muss auch durch eine strengere Ausgestaltung der Wirtschaftlichkeitskriterien im Bestellprozess gefördert werden. Sinnvoll wäre insbesondere eine Ergänzung von Art. 7 ARPV um Kriterien wie die Vollkosten pro Personenkilometer, die Auslastung (Personen/Platzkilometer) oder den Kostendeckungsgrad (Erlös/Vollkosten).

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ein Benchmarking ist aus unserer Sicht grundsätzlich zielführend, allerdings nicht so, wie es die Vernehmlassungsvorlage skizziert. Einerseits zieht dies zusätzlichen Personalaufwand bei allen involvierten Akteuren nach sich. Andererseits erscheint uns die Kopplung an ein Bonus-Malus-System sowie an allfällige Zielvereinbarungen problematisch.

tisch. Für die Erfolgsmessung des RPV sollte nicht nur der RPV-interne Vergleich ausschlaggebend sein, sondern auch der Vergleich nach aussen, mit anderen Verkehrsträgern (z.B. was die Eigenwirtschaftlichkeit, Kosten- und Preisentwicklung angeht).

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☒ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Wir befürworten die Variante Teilentflechtung, sehen jedoch darüberhinausgehenden Reformbedarf (siehe Antworten zu den Fragen 1 bis 8).

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

Die Variante Optimierung ist für economiesuisse grundsätzlich nicht sinnvoll, da sie zu wenig weitgehend ist und insbesondere den Zielen gem. Antworten 1 und 2 nicht gerecht wird.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Für economiesuisse ist fraglich, ob Verpflichtungskredite und Zielvereinbarungen im vorliegenden Kontext geeignete Instrumente sind. Zwar wird die Planungssicherheit für die «Systemteilnehmenden» im RPV erhöht, jedoch geht dies aus unserer Sicht auf Kosten der Effizienzanreize. In der Verbundsaufgabe RPV führen Verpflichtungskredite und Zielvereinbarungen ausserdem zu einer stärkeren Verpflichtung des Bundes, ohne dass von den Transportunternehmen und Kantonen eine substantielle Gegenleistung erwartet wird. Dies impliziert eine Schwächung des Äquivalenzprinzips. Auch bezüglich Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen sowie Präzisierung der Überschussverwendung sind wir skeptisch, ob die angedachten Änderungen zum gewünschten Resultat führen (siehe Antworten 5 und 6). Dagegen wird die neue Aufgabenteilung beim Busverkehr explizit begrüsst.

Unsere Verbesserungsvorschläge umfassen folgende Punkte:

- Stärkere Gewichtung wirtschaftlicher Kriterien bei der Angebotsplanung, Bestellung und Abgeltung.
- Ausschreibungswettbewerb anstatt Direktvergaben.
- Freie Gewinnverwendung für die Transportunternehmen, sofern eine Ausschreibung stattfindet.
- Prüfung einer weiteren Entflechtung im Rahmen der «Aufgabenteilung II».
- Konsequente Aufarbeitung der «PostAuto-Affäre»

Ergänzend befürworten wir im Sinne einer konsequenten Aufarbeitung der «PostAuto-Affäre» die Auslagerung und Verselbstständigung der PostAuto AG. Es gibt keine sachliche Begründung oder betriebliche Synergien, die aus der Kombination von Post und

Verkehrsbetrieb resultieren. Stattdessen bestehen gewisse Interessenkonflikte zwischen den beiden Geschäftsfeldern, die sich nicht auflösen lassen. Darüber hinaus sollte im Rahmen der Botschaft zur Reform RPV die Verbesserung der Corporate Governance des Bundes angestrebt werden. Der Ende Juni erschienene Expertenbericht ([Link](#)) bietet hierfür einen Anknüpfungspunkt. Aus unserer Sicht hat der Bundesrat aus diesem Bericht zu wenige Massnahmen abgeleitet.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:
Keine.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der pauschale Bundesbeitrag muss im Sinne des Äquivalenzprinzips nach exogenen Faktoren indexiert werden. Der Landesindex der Konsumentenpreise und das Bevölkerungswachstum sind diesbezüglich sinnvolle Grössen. Eine Kopplung an die Angebotsentwicklung, o.ä. wäre hingegen nicht sinnvoll, da dann der Bund das Kostenwachstum im RPV mitträgt, ohne Einfluss auf die Angebotsentwicklung zu haben. Insgesamt ist diese Lösung aber noch immer nicht vollständig der Äquivalenz verpflichtet – der Bund sollte grundsätzlich keine finanziellen Leistungen erbringen müssen in Bereichen, in denen er keine materielle Verantwortung übernimmt.

Die «Fortschreibung der bisherigen Leistung» (Art. 30b, Abs. 1 E-PBG) sollte nicht gesetzlich verankert werden. Dies schränkt die Flexibilität unverhältnismässig ein, bspw. im Hinblick auf zukünftige, heute noch nicht absehbare Marktentwicklungen, die den grundsätzlichen Abgeltungsbedarf reduzieren. Stattdessen soll der Leistungsumfang auf Verordnungsebene definiert werden.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:
Siehe Antworten 1 bis 11.

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch



Bern, 5. August 2019 sgv-KI/ds

Vernehmlassungsantwort – Reform des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 17. April 2019 lädt uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Mit dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden zwei Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung» zur Beurteilung unterbreitet.

Zu den zentralen Massnahmen der **Optimierungsvariante** gehört die Forderung, dass zwischen Bestellern und Transportunternehmen neu Zielvereinbarungen abgeschlossen werden müssen. Dadurch soll die Planungssicherheit verbessert werden. Zusätzlich soll ein nationales Benchmarking mit qualitativen und finanziellen Kennzahlen eingeführt werden.

In der Variante **Teilentflechtung** werden nur noch die Bahnangebote von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt. Bus- und Schifflleistungen werden neu allein durch die Kantone bestellt. Der Bund beteiligt sich aber an den Bus- und Schifflleistungen mit einer Pauschale, die mit dem Bevölkerungswachstum und der Teuerung indexiert wird und für alle Kantone gleich ist. Mit der neuen Aufgabenteilung in der Variante «Teilentflechtung» entfällt die Abgrenzung zwischen Regional- und Ortsverkehr, die in der Praxis immer schwieriger wird. Die Kantone erhalten neuen Spielraum in Bezug auf Verfahrensregeln und damit Verfügungskompetenzen für den regionalen Bus- und Schiffsverkehr und regeln ihr Bestellverfahren selbstständig. Ohne kantonale Regeln gelten subsidiär die Regeln des Bundes.

Der sgv unterstützt die Variante Teilentflechtung, sieht aber keine Notwendigkeit, durch den Bund zusätzliche Benchmark-Verfahren einzuführen.

Der regionale Personenverkehr ist eine Verbundaufgabe. Bund und Kantone bestellen die Leistungen für den öffentlichen Personenverkehr bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen. Die Variante

«Optimierung» bringt kaum zu Verbesserungen und ist deshalb nicht weiterzuverfolgen. Der Bestellprozess wird nicht vereinfacht, hingegen das Benchmarking mit einem Bonus-Malus-System ausgebaut. Die Variante «Optimierung» leistet zudem keinen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der vom Parlament mit der Motion 13.3663 geforderten Reformziele. Wenn neu der Abschluss von Zielvereinbarungen verbindlich vorgeschrieben wird, besteht gar die Gefahr einer Verkomplizierung der Bestellverfahren.

Bei der Variante «Teilentflechtung» werden Abgrenzungsschwierigkeiten des Orts- und Regionalverkehrs im Busbereich beseitigt und die Aufgaben werden klar zugeteilt. Die Kantone erhalten mehr Autonomie und Verantwortung. Sie sind allein für die finanzielle Steuerung zuständig. Aus diesen Gründen ist diese Option weiterzuverfolgen. Einen Vorbehalt macht der sgV beim Benchmarking. Das vorgesehene nationale Benchmarking betrifft qualitative und finanzielle Kennzahlen. Der Bund würde neu vorschreiben, wie die Qualität und die Wirtschaftlichkeit auch im Ortsverkehr zu messen wären. Der Bund leistet hier aber keine finanziellen Beiträge, weshalb er auch nicht berechtigt werden soll, ein nationales Benchmarking einzuführen. Zudem besteht die Gefahr, dass bei einem nationalen Benchmarking auf regionale und anderweitig besondere Verhältnisse zu wenig Rücksicht genommen werden kann. Dort, wo es tatsächlich zweckmässig ist, können die Kantone selbständig kooperieren.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV verzichtet auf eine detaillierte Beantwortung des Fragebogens, da viele Fragen auf einer technischen Ebene gestellt werden.

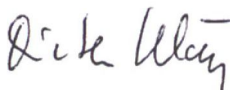
Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch



Bern, 10. Juli 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes): Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussert sich der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB zur Reform des regionalen Personenverkehrs resp. der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes.

Ausgangspunkt für das Reformprojekt war zum einen die Motion 13.3663, die eine bessere Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Harmonisierung resp. Vereinfachung im Bestellverfahren beabsichtigte. Zum anderen sollten auch Lehren aus dem sogenannten „Postauto-Fall“ in diese Reform einfließen.

2015 wurde ein Expertenbericht vorgelegt, der die geltenden Regeln im Bestellverfahren untersuchte und Vorschläge für Verbesserungen einbrachte. Der Bundesrat schlägt auf dieser Grundlage nun schwergewichtig mehrere Handlungsansätze vor:

Längerfristige Finanzierungsinstrumente und Vereinbarungen sowie eine Angebotsentwicklung, die sich ebenfalls über mehr als nur zwei Fahrplanperioden erstreckt. Eine Minimierung der Schnittstellen zwischen Bund und Kantonen, indem die Zuständigkeiten deutlicher geklärt und zugeteilt sind. Dazu gehört auch eine Entschlackung der Verfahren und bessere Koordination zwischen Bund und Kantonen, indem das Bestellverfahren harmonisiert wird.

Der Bundesrat schlägt diesbezüglich zwei mögliche Varianten vor: Teilentflechtung oder Optimierung. Bei der Teilentflechtung würde der Bund nur mehr gemeinsam mit den Kantonen als Besteller im regionalen Schienenverkehr auftreten, hingegen würde die Bestellung von Bus- und Schifflinien an die Kantone übergehen und der Bund würde sich bei diesen Angeboten nur noch mit einem Pauschalbetrag an die Kantone beteiligen. Bei der Variante Optimierung bliebe der Bund auch Besteller bei Bus- und Schiffsangeboten. Der Bundesrat bevorzugt die Variante Teilentflechtung, die Kantone die Variante Optimierung, der sie gerade unter dem Stichwort Harmonisierung des Bestellverfahrens den Vorzug geben. Und dies, obwohl sie mit der Variante Teilentflechtung mehr Spielraum bekämen, indem sie neu nicht mehr zwischen Regional- und Ortsverkehr bei Busangeboten unterscheiden müssten und die Pauschale des Bundes auch für den Ortsverkehr einsetzen dürften.

Weiter sind bei beiden Varianten ein Benchmarking unter den Anbietern sowie ein Bonus-Malus-System als Anreiz für mehr Effizienz und Qualität geplant. Mittels Benchmarking will der Bundesrat Transparenz und wirtschaftliche Anreize erhöhen. Geprüft würden die Leistungen der Anbieter nach objektiven Kriterien wie z.B. Pünktlichkeit und Sauberkeit, das System würde gemeinsam mit den Kantonen entwickelt. Dieses Benchmarking müsste auch im Fall der Variante Teilentflechtung alle Angebote einbeziehen, da ansonsten alle Busanbieter nicht mehr darunter fallen würden oder aber die Kantone eigene Benchmarking durchführen müssten. Das Bonus-Malus-System sähe eine Belohnung resp. eine finanzielle Einbusse für die Anbieter vor, sofern sie die Zielwerte über- oder unterschreiten.

Der erläuternde Bericht listet auch Vorschläge auf, die verworfen wurden. So wurden die ausschliessliche Kantonalisierung im Bestellverfahren wie aber auch die alleinige Zuständigkeit des Bundes bei der Bestellung von Schienenangeboten nicht als tauglich beurteilt. Ebenfalls verworfen wurden Ausschreibungen als Regelfall für die Auswahl der Anbieter. Ausschreibungen wurden bisher nur im regionalen Busverkehr praktiziert und auch da nur in Einzelfällen. In der Praxis erweisen sich Ausschreibungen als ungeeignet, da die Angebote eng aufeinander abgestimmt sein müssen. Sie bedingen eine hohe Kooperation der beteiligten Transportunternehmen um die Errungenschaften des öV wie national abgestimmter Netzausbau, einheitliche Tarifierung und Taktfahrplan zu gewährleisten.

Die nun vorgeschlagenen Änderungen seien auch nochmals unter dem Eindruck des Subventionsbetrugs bei Postauto geprüft worden und seien auch diesbezüglich als praktikabel beurteilt worden. Die diesbezüglich konkreten Massnahmen würden jedoch separat zu dieser Vernehmlassung unternommen, da sie auf der Grundlage des bestehenden Artikels 37 PBG (Offenlegen der Rechnungen und vertiefte Prüfungen der Unternehmensbilanz) sowie via Verordnung umgesetzt werden können.

Einschätzungen des SGB

Der SGB begrüsst, dass der Bundesrat im erläuternden Bericht nochmals rekapituliert, dass Ausschreibungen im öV nicht zielführend sind, sondern im Gegenteil die Errungenschaften des öV in der Schweiz gefährden könnten.

Der SGB unterstützt die Ziele einer verbesserten Finanzierungs- und Planungssicherheit für die Anbieter. Davon versprechen wir uns auch eine stärkere sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit, da die Unternehmen einen längerfristigen Horizont haben. Wir unterstützen deshalb die Verlängerung des Verpflichtungskredits auf vier Jahre mit der Darlegung der Absicht für die Folgeperiode und die 4- bis 6-jährigen Zielvereinbarungen.

Wir sind der Einschätzung, dass ein Benchmarking bei stark unterschiedlichen regionalen Voraussetzungen sehr anspruchsvoll ist, und gerade im Service public, wenn es dann auch noch mit einem Bonus-Malus-System verknüpft wird, zweifelhaft. Meistens steht weder ein guter und erschwinglicher Service public im Vordergrund noch gelten faire Arbeitsbedingungen und gute Entlohnung als Voraussetzung für einen Bonus. Die Anbieter müssen meist bei der Effizienz der Leistungen wetteifern und das bedeutet dann eben einen erhöhten Druck auf die Arbeitsbedingungen. Motiviertes Personal wird immer versuchen, auch unter ungünstigen Voraussetzungen einen guten Service public zu erbringen, aber mittelfristig erodiert die Qualität des Angebots.

Der SGB unterstützt die Variante Optimierung, der wir wegen der sinnvoll angestrebten Harmonisierung im Bestellverfahren und der Qualitätssicherung (auch wegen des Knowhow und der Expertise des Bundes) gegenüber der Variante Teilentflechtung den Vorzug geben. Die Bestellkompetenz und die Ressourcen der Kantone im Bestellverfahren im öV sind unterschiedlich ausgeprägt. Der Bund wiederum soll seine Rolle und Verantwortung im Regionalpersonenverkehr zugunsten eines flächendeckenden, gut ausgebauten und erschwinglichen Angebots wahrnehmen können. Die Mitfinanzierung aller Angebote wird weiterhin durch den Bund wie bis anhin gewährleistet, deshalb muss seine Kompetenz ebenfalls ungeschmälert erhalten bleiben.

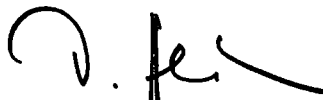
Zum Fragenkatalog verweisen wir auf die Beilage.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard



Dore Heintz

Vernehmlassung Reform RPV

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☒	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbünde
☐	Weitere
Absender: Schweizerischer Gewerkschaftsbund SGB Dore Heim, Zentralsekretärin dore.heim@sgb.ch	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Offensichtlich funktioniert der Bestellprozess grundsätzlich gut, das Knowhow mit Leistungsvereinbarungen ist beidseits (Besteller und Transportunternehmen) vorhanden, die regulatorischen Vorgaben werden eingehalten. Die Transportunternehmen haben eine viel höhere Transparenz zu gewährleisten als in früheren Jahren. Wir sind skeptisch, was das Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen betrifft und befürchten, dass die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und die Qualität der Angebote leiden, wenn der Druck hier noch mehr erhöht wird.

Es handelt sich beim RPV um einen wesentlichen Teil des Service public im öV, die Wirtschaftlichkeit eines Angebots ist da nur ein Faktor und darf nicht ausschlaggebend sein. Mehr als die Hälfte der Kostendifferenz bei Bahnlinien sind unterschiedlichen Rahmenbedingungen geschuldet, wobei u.a. die Linienbelastung und die Auslastung Faktoren sind, die von den Transportunternehmen nicht massgeblich beeinflusst werden können.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die Reformziele, lehnen aber das eine Ziel für mehr Anreiz zur Effizienzsteigerung ab, da wir befürchten, dass dies auf Kosten der Arbeitsbedingungen, der Qualität des Angebots und der Sicherheit ginge.

Hingegen unterstützen wir ausdrücklich das Ziel einer verlässlichen, berechenbaren und stabilisierten Finanzierung, da dies eine ganz wesentliche Voraussetzung für einen nachhaltigen Service public im öV darstellt.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Sofern die Ziele richtig gewichtet werden und sich an den Realitäten des RPV ausrichten.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA

☐ NEIN

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunerschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In einem Benchmarking müssten zwingend auch der Personalschlüssel, die Arbeitsbedingungen und Löhne, die Ausbildungs- und Weiterbildungsressourcen sowie Arbeitsplatzkonzepte für ältere Mitarbeitende berücksichtigt werden. Ein Benchmarking, das sich primär an der Wirtschaftlichkeit eines Angebots orientiert und diese Aspekte nicht bewertet, ist kontraproduktiv.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA

☒ NEIN

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☒ NEIN

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Keine Einschätzung.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Keine Einschätzung.

C) Weitere Bemerkungen.

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Arbeitsbedingungen und Personalressourcen der verschiedenen TU im RPV müssten sehr viel stärker im Fokus stehen.

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral
Berne

Mail : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 15 août 2019

Consultation sur la réforme du transport régional de voyageurs

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir. Nous reprenons ici intégralement la position de notre fédération affiliée Transfair, active dans le service public, en particulier dans le domaine des transports publics.

Sie finden im Fragenkatalog einige Antworten, die sich teilweise oder ganz an die Stellungnahme des VöV anlehnen. Die Qualität des öV ist in der Schweiz hoch. Travail.Suisse setzt sich dafür ein, dass diese Qualität beibehalten wird aber auch, dass die Qualität der Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr (öV) erhalten bleibt. An dieser Zielsetzung orientiert sich unsere Stellungnahme. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung inklusive «Spielraum» des RPV unabdingbar.

Im Vergleich der Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» spricht sich Travail.Suisse klar für die Variante «Optimierung» aus. Der mit der «Teilentflechtung» einhergehenden Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone steht die Mehrheit der Transportunternehmen (TU) kritisch gegenüber. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass sich der Bund bei Bus- und Schifflinien nur noch finanziell mit einer recht starren Pauschale beteiligen will. Weiter operieren die TU im RPV oft interkantonal, was weiterhin eine übergeordnete Beteiligung des Bundes erfordert.

Kernelemente der Reform sind die Planungssicherheit dank mehrjährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und den TU sowie Präzisierungen bei der Überschussverwendung. transfair ist grundsätzlich mit diesen Elementen einverstanden, erachtet aber die Reserveöffnung und die Überschussverwendung noch zu eng gefasst, bzw. zu wenig präzisiert.

Travail.Suisse hat mehrere Bemerkungen zur Reform:

Seite 16 (Tabelle)

- Bei den Zielvereinbarungen müssen beide Seiten gleichberechtigt mitwirken können. Ein Vereinbarungsprozess auf Augenhöhe;
- Die Leistungsziele zur Qualität müssen beim Benchmarking objektiv bewertbar sein. Unterschiede in den Regionen der Schweiz und innerhalb der TU müssen mitberücksichtigt werden;
- Mit der Performance und dem angedachten «Bonus-Malus-System» muss vorsichtig umgegangen werden. Ein «Malus» könnte sich auf die TU und schlussendlich auf das Personal negativ auswirken.

Seite 15 (Punkt 1.2, e)

Travail.Suisse fordert, dass klare Regelungen im Falle von Ausschreibungen und für die Überschussverwendung (Spielraum) gesetzt werden. Investitionen in die Geschäftsentwicklung, aber auch in die Personalentwicklung sollen besser und transparent ermöglicht werden.

Weitere Bemerkungen

Das BAV will eine fokussierte Steuerung der Transportunternehmen und eine bessere Kontrolle über die Verwendung der Subventionen erreichen. Das BAV soll dabei die TU nicht «abwürgen», kann aber seine eigene Überwachungs- und Prüfungsarbeit festigen. Externe Revisoren der TU sollen dabei vernünftig einbezogen werden.

Gemäss Artikel 81a BV haben Bund und Kantone in allen Landesgegenden für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen zu sorgen. In den Kantonen sind die Gegebenheiten sehr unterschiedlich (ländlich, städtisch, Wirtschaft, Kultur). Der Bund soll sich weiterhin stark engagieren und den Service Public im Fokus haben. Er hat die Mitverantwortung, einen Ausgleich zu schaffen.

Travail.Suisse fordert, dass der Modalsplit sich weiter zugunsten des öV entwickeln soll. Basierend auf das Postulat Egger 18.3043 unterstützen wir, dass Angebote im Nacht- und Freizeitverkehr nach gewissen Kriterien in den abgeltungsberechtigten öV aufgenommen werden. Gute, ergänzende Angebote könnten möglicherweise sogar den Deckungsgrad verbessern. Zusätzlicher öffentlicher Verkehr kann zudem weitere Stellen mit guten Arbeitsbedingungen auf der ganzen Mobilitätskette schaffen und wird dem ökologischen Anspruch gerecht.

Allgemein ist die Qualität des RPV gut bis sehr gut. Qualität und Sicherheit gehen für Travail.Suisse dem Effizienzgedanken vor, den die Reform etwas übergewichtet. Es braucht materielle und personelle Ressourcen, wenn es im öV und im RPV qualitativ gut und sicher weitergehen soll. Gute Arbeitsbedingungen und deren Weiterentwicklung gibt es nur, wenn die öffentlichen Mittel angemessen zur Verfügung stehen. Für Travail.Suisse ist es wichtig, dass bei den TU Mittel für den qualitativen, sicheren Betrieb sowie für die Geschäftsentwicklung und für die Qualifizierung des Personals zur Verfügung stehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier
service public

Annexe :

Questionnaire



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☒	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Travail.Suisse, Hopfenweg 21, case postale, 3001 Berne Personalverband transfair, Hopfenweg 21, Postfach, 3000 Bern 14	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Regionale Personenverkehr soll über möglichst einfache Bestellverfahren verfügen und bei der Finanzierung gilt es, bei den Transportunternehmen nebst der Weiterentwicklung ihres Geschäftes auch die Personalentwicklung sicher zu stellen.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Travail.Suisse unterstützt die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus Sicht von transfair zu priorisieren:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar, stabilisiert und bekommt Spielraum zur System-, Geschäfts- und Personalentwicklung
- Langfristige und vorhersehbare Angebotsplanung
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert

Bemerkungen:

- a) Travail.Suisse ist mit dem Ziel «Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen» bedingt einverstanden. Wir denken, dass das Ziel der «Effizienz» nicht einen zu grossen Anreiz bilden sollte, um die Qualität nicht zu gefährden. Der Erhalt von Entwicklungs- und Innovationsbeiträgen muss auch unabhängig möglich sein.
- b) Travail.Suisse betrachtet die Bonus-Malus-Systeme des oben genannten Ziels als nicht angebracht. Ein Malus würde ein schlechtes Zeichen von den Unternehmen aussenden mit unabsehbaren Konsequenzen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden mit der Variante «Optimierung» erreicht. Diese Variante hat mehr Vorteile und stärkt die bisherigen Erfolgsfaktoren des öV-Systems.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. 60 Prozent der Bahnlinien fahren über die Kantonsgrenzen hinaus, so dass eine übergeordnete Koordination der Kantone nötig wäre. Die Bahn macht 80 Prozent des regionalen Personenverkehrs aus. Der Ausbau der Bahninfrastruktur hat somit nationale Wichtigkeit und kann nicht kantonal geregelt werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, also Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich sind nicht zweckmässig und ausreichend. Sie müssen losgelöst von der normalen Leistungserbringung zusätzlich möglich sein. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs und dessen Personal kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerung der Transportunternehmen finanziert werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (teilweise in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Art. 36, Abs. 3 darf die Weiterentwicklung der Unternehmen nicht gefährden. Um das öV-System noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrieren benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel. Die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen müssen klarer definiert werden. Der Spielraum bei der Überschussverwendung fehlt heute und andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich der regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung. Falls die vorgesehenen Regelungen zur Bildung von Spezialreserven ausschliesslich dem Zweck der Deckung von allfälligen künftigen Verlusten dienen soll, finden wir dies zu restriktiv und mit 2/3 zu hoch. Nebst der Geschäftsentwicklung benötigt die Herausforderung der Digitalisierung entsprechende Mittel für die Qualifizierung des Personals sowie den Erhalt von guten Arbeitsbedingungen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (teilweise in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Es ist wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sicherstellen, die auch langfristig finanziert werden kann. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist über dem rein betriebswirtschaftlichen Aspekt zu gewichten. Im Sinne eines erweiterten und stärkeren Service public sollen Angebote, wie bsp. Verkehrsangebote in der Nacht und in der Freizeit (Postulat Egger 18.3043) weiterentwickelt und mit einbezogen werden können. Für den Tourismus in strukturschwachen Regionen eine Chance.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Travail.Suisse begrüsst die Entwicklung eines schweizweit einheitlichen Benchmarking-Systems. Die Transportunternehmen müssen auf Augenhöhe mitgestalten können bei der Entwicklung eines solchen Instruments, gleichberechtigt wie die Kantone oder der Bund. Ebenfalls entscheidend für die Transportunternehmen ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate. Die Ergebnisse müssen transparent nachvollziehbar sein und es dürfen daraus keine Massnahmen erfolgen, die ein Unternehmen existentiell gefährden, oder die die Anstellungsbedingungen angreifen und Stellen aufs Spiel setzen. Die Erhaltung und Erhöhung der Qualität/Sicherheit der Leistungen soll im Vordergrund stehen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Travail.Suisse favorisiert die Variante «Optimierung», mit den entsprechenden Ergänzungen, weil sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Travail.Suisse unterstützt die vom VöV vorgeschlagenen Synchronisationen: Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung. Um das Angebot besser zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen, können Zielvereinbarung als partnerschaftliche Vereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen vorgesehen werden. Zudem macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger Sinn. So sind vor allem im Bahnbereich längere und mit der Infrastruktur synchronisierte Planungsverfahren unabdingbar. Dies beinhaltet sowohl längere Laufzeiten der Zielvereinbarung im Sinne eines Business Cases mit finanziellen Eckwerten (12 Jahre), die daran gekoppelten Konzessionen (12 Jahre), RPV-Offerten (4 Jahre) und Leistungsvereinbarungen Infrastruktur (4 Jahre) als auch die zeitliche Synchronisation zwischen Infrastruktur und RPV Bestellverfahren, um Synergien in den Planungen, systembedingten Abhängigkeiten, sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Travail.Suisse fordert die Prüfung und Aufnahme ergänzender öV-Angebote, bei denen der Bundesrat die Kriterien für die Aufnahme in den abgeltungsberechtigten öV vorschlagen soll, um weitere aktuelle und künftige Mobilitätsbedürfnisse besser abzudecken. Der Bundesrat soll prüfen, wie seitens Bund auch Angebote namentlich im Nachtverkehr, Freizeitverkehr und Tourismus mitfinanziert werden können (Erfüllung des Postulats Egger 18.3043).

Ausserdem, und wie im Punkt 6 aufgeführt, müssen die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen klarer definiert werden. Der wichtige Spielraum bei der Überschussverwendung fehlt heute und andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich der regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung.



Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV
AAGR Auto AG Rothenburg
ABAG Aletsch Bahnen AG
BLS AG
BOB Berner Oberland-Bahn AG
BOS BUS Ostschweiz AG
BVB Basler Verkehrs-Betriebe
CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB Matterhorn Gotthard Bahn AG
PostAuto Schweiz AG
RA RegionAlps SA
SBB Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB Schweizerische Südostbahn AG
BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG
TL Transport public de la Région Lausannoise SA
tpf Transports publics fribourgeois SA
tpg Transports publics genevois
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
Vbl Verkehrsbetriebe Luzern AG
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
Zb Zentralbahn AG
ZVV Zürcher Verkehrsbund
ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Vernehmlassung Reform RPV

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Aletsch Bahnen AG Verwaltungsgebäude 3992 Bettmeralp Kontaktperson: Christoph Willisch, CFO ch.willisch@aletschbahnen.ch / 027 928 41 41	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Vereinfachung des Bestellverfahrens und Bestellprozess.
- Langfristige Planbarkeit der Finanzierung

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Den Kantonen fehlt die Flexibilität für einen möglichen situativen, finanziellen Ausgleich.
- Der Bund hat hier die Funktion einen schweizweiten Ausgleich zu schaffen.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

- Die Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen sind zu begrüßen, jedoch dürfte das Budget nicht ausreichend sein.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Die heutige Regelung gemäss PBG betrachten wir als angemessen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Die Kennzahlen sind bereits vorhanden und eine Vergleichbarkeit ist gegeben.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

- Die Beteiligung des Bundes am Bestellprozess erachten wir als wichtig.
- Der Bestellprozess hat sich bewährt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

- Keine.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

- Fehlende Flexibilität
- Fehlende Sicherheit.

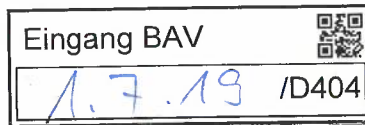
C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:



Auto AG Rothenburg, Stationsstrasse 88, CH-6023 Rothenburg

Bundesamt für Verkehr
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
3003 Bern☐ zur Info☐ zur Beantwortung (D / AC)☒ zur Beurteilung☐ Frist: _____

Rothenburg, 26. Juni 2019

Stellungnahme zur RPV Reform

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler

Als privatwirtschaftliches Transportunternehmen verfolgen wir die aktuellen, politischen Diskussionen rund um die RPV-Revision und die resultierende Praxis der Subventionszahlungen an Transportunternehmungen mit Sorge.

Grundsätzlich verweisen wir auf die Branchenstellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), aus welcher etwa hervorgeht, dass die Branche fast unisono die Variante „Optimierung“ favorisiert. Dennoch möchten wir einige weiterführende Argumente direkt bei Ihnen platzieren.

Als Erbringer von öV-Transportleistungen haben wir Verständnis, dass der Bund – aber auch die Kantone – als Besteller mehr Effizienz und verbesserte Möglichkeiten zur Qualitätssicherung und Qualitätssteuerung der bestellten Leistung erwarten. Wir gehen mit Ihnen einig, dass für die öV-Kundinnen und öV-Kunden die hohe Qualität und das dichte Angebot im Regionalverkehr gewährleistet bleiben sollen. Wir begrüssen es, dass mit der RPV-Reform den Bedürfnissen der verschiedenen Branchenbeteiligten Rechnung getragen wird.

Auf der anderen Seite sehen wir in der aktuellen Reform wenig Ansätze das «Unternehmertum» und das damit eigenständige Streben nach mehr Effizienz, laufenden Verbesserungen und Innovationen zu fördern. Ganz im Gegenteil werden heute Regelwerke auf- und ausgebaut welche das Unternehmertum und das eigenständige Streben nach Verbesserungen im Grundsatz ersticken. Die Gewinnerzielung sowie sogar die Verzinsung des Eigenkapitals grundsätzlich auszuschliessen setzt unserer Ansicht nach die falschen Anreize.

Wir sind uns bewusst, dass die schweizerische öV-Branche durch Kooperationen der Marktteilnehmer geprägt ist. Diese Kooperationen sind auf der einen Seite begrüssenswert, dürfen aber auf der anderen Seite nicht zur Trägheit einzelner Transportunternehmungen führen in dem sich diese auch bei mangelnder Weiterentwicklung auf die Aufträge des Bestellers verlassen können. Wir sind der Ansicht, dass das Instrument des Benchmarkings gestärkt und transparenter genutzt werden muss.

Ein korrektes Benchmarking stellt sicher, dass die definierte Leistung zu konkurrenzfähigen Preisen erstellt wird. Für den Besteller, also den Bund und die Kantone, sollte es zentral sein, die geforderte Transportleistung zu einem konkurrenzfähigen, günstigen Preis bestellen zu können und nicht die Transportunternehmungen substanziell zu schwächen indem diesen die Gewinnerzielung sowie die marktgerechte Verzinsung des

Eigenkapitals untersagt wird. Wir erachten es nicht als stossend, wenn ein effizientes TU, das eine definierte Transportleistung zu einem günstigeren Preis als andere Marktteilnehmer erstellen kann einen moderaten Gewinn erzielt.

Die Möglichkeit der Gewinnerzielung fördert die Innovationskraft und die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und trägt zur effizienten Leistungserstellung bei. Im Gegensatz führt ein Ausschluss der Gewinnerzielung verbunden mit grossen Kontrollapparat zur Einhaltung dieser Vorgaben zu nachlassenden Anstrengungen in der Prozessoptimierung und Innovationsförderung.

Die Möglichkeit der Gewinnerzielung verbunden mit einem klaren Benchmarking müsste auch die Anpassung der Gewinnverwendung folgen. Wir sind daher der Ansicht, dass der Spielraum für die freie Gewinnverwendung auf 50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinns erhöht werden sollte (Änderung von Art. 36 PBG).

Zusammengefasst haben wir folgende Anliegen an die RPV-Revision:

- Stärkung des Instruments eines transparenten Benchmarkings
- Möglichkeit der Gewinnerzielung und der marktgerechten Eigenkapitalverzinsung für privatwirtschaftlich organisierte TU
- Möglichkeit der erweiterten Gewinnverwendung (50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinns)

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser drei Aspekte im Rahmen der RPV-Reform und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Marc Ziegler
Verwaltungsratspräsident



Martin Senn
Geschäftsführer

Kopie an:

Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen KVF
Verbands öffentlicher Verkehr (VöV)

konsultationen@bav.admin.ch

Direktion
Bruno Stehrenberger
Direktor

Büro: Claragraben 55
Telefon: +41 61 685 12 50
bruno.stehrenberger@bvb.ch

Basel, 13. August 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes): Stellungnahme der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur «Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)» eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung zu nehmen.

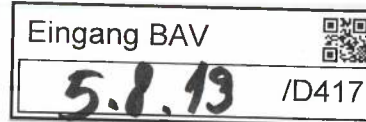
Als Anstalt öffentlichen Rechts im vollständigen Besitz des Kantons Basel-Stadt unterstützen wir explizit die Stellungnahme des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt vom 3. Juli 2019. Wir favorisieren ebenfalls die Variante «Optimierung» und verweisen insbesondere auf die kritischen Anmerkungen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt zu den neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich (Frage 5 im Fragebogen) sowie zur Präzisierung der Überschussverwendung (Frage 6). Dies ist für uns als Transportunternehmen gerade vor dem Hintergrund von steigenden Anforderungen seitens der Fahrgäste sowie des Bestellers etwa im Bereich der Vertriebskanäle, der Fahrzeugflotte oder der Fahrgastinformation relevant.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Basler Verkehrs-Betriebe
Bruno Stehrenberger
Direktor



☐ zur Info

→ PK

☐ zur Beantwortung (D / AC)

☒ zur Beurteilung

☐ Frist: _____

Bundesamt für Verkehr
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
3003 Bern

Berner Oberland-Bahnen AG
Harderstrasse 14
CH-3800 Interlaken
Tel. +41 33 828 71 11
Fax +41 33 828 72 64
www.jungfrau.ch
info@jungfrau.ch

2. August 2019
gena / Corporate Secretary
Nadine.Gehri@jungfrau.ch

Stellungnahme zur RPV-Reform

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrter Herr Herren

Gerne unterbreiten wir Ihnen unsere Vernehmlassung zur anstehenden RPV-Reform. Gemeinsam mit diversen anderen Transportunternehmen möchten wir zwei Anliegen deponieren, die im Fragenkatalog nicht angesprochen werden, sondern dem Punkt C, "weitere Bemerkungen", zuzuordnen sind. Für die spezifischen Fragen unterstützen wir die Branchenstellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und schliessen uns der entsprechenden Stellungnahme an.

Für folgende zwei Themen gibt es unseres Erachtens Überprüfungsbedarf (Ziffer 12 des Fragenkatalogs):

a) Ausweitung der Möglichkeiten zur freien Gewinnverwendung

Wir vertreten die Auffassung, dass der Spielraum für die freie Gewinnverwendung auf 50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinns erhöht werden sollte (Änderung von Art. 36 PBG). Damit wird der Anreiz geschaffen, wirtschaftlich zu denken und Free Cashflow zu generieren, um finanziellen Spielraum für nicht subventionierte Projekte zu erhalten. Dies wäre ein starkes Signal der Politik, dass unternehmerisches Handeln erwünscht ist und honoriert wird.

b) Finanzierung von Innovationen

Das System des Direkten Verkehrs bindet die Unternehmen der öV-Branche in eine starke Kooperation, welche die in der freien Marktwirtschaft notwendige laufende Leistungsoptimierung bremsen kann. Anstelle der Marktkräfte müssen andere Instrumente wie der „Wettbewerb der Ideen“ für Anreize zur ständigen Unternehmensentwicklung sorgen.

Im Rahmen eines funktionierenden „Ideenwettbewerbs“ findet Innovation nicht nur bei einem sogenannten Systemführer, sondern in der gesamten Branche statt. Gerade kleinere und mittlere TU haben in der Vergangenheit ihre Innovationskraft gezeigt. Dies muss vom RPV System weiterhin zugelassen und von der Politik und der Regulierungsbehörde gewünscht und gefördert werden. Für die Finanzierung von öV-Innovationen sehen wir mehrere Möglichkeiten:

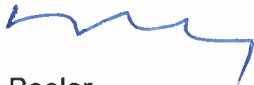
- Verwendung freier Mittel (vgl. lit.a);
- Zulassung von (Folge-)Kosten von aktuellen Innovationsprojekten durch die Besteller in den Offertverhandlungen;
- Innovationspauschalen, die in den Offerten als Prozentsatz des abgeltungsberechtigten öV-Gesamtaufwandes für künftige (noch nicht definierte) Innovationsprojekte anerkannt und eingerechnet werden dürfen (z.B. 0,5 % oder 1,0% des Gesamtaufwands), gegebenenfalls limitiert auf einen Maximalbetrag.

Wir plädieren dafür, dass Möglichkeiten zur Finanzierung von Innovationen im Rahmen der anstehenden RPV-Reform ins Personenbeförderungsgesetz an geeigneter Stelle aufgenommen werden.

Wir danken Ihnen, dass wir in vorliegender Vernehmlassung zur Stellungnahme eingeladen wurden. Wir werden die Abschnitte lit. a und lit. b zusätzlich in den Fragekatalog (Ziff. 12) einfügen und Ihnen diesen separat auf dem elektronischen Weg zustellen.

Freundliche Grüsse

Berner Oberland-Bahnen AG

A blue ink signature of David Beeler.

David Beeler
Präsident des Verwaltungsrates

A blue ink signature of Christoph Schläppi.

Christoph Schläppi
Sekretär des Verwaltungsrates



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- Tram- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: BERNMOBIL, Eigerplatz 3, 3007 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen, einfache und harmonisierte Bestellverfahren im Gesamtsystem ÖV. Das System soll weiterentwickelt werden und die Finanzierung nachhaltig gesichert. Die RPV Reform nimmt sich diesen Anliegen an.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus unserer Sicht zu priorisieren:

- die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert
- Transportunternehmen erhalten Mittel für die Weiterentwicklung des Systems
- Gesamtsicht ist gestärkt

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einige Teilaspekte der Vorlage sind schon umgesetzt.

Die Zielsetzung **Finanzierung** wird nur bei der Reformvariante Optimierung erreicht. Die Buspauschale bringt für den Ortsverkehr OV keine Vorteile.

Das **Bestellverfahren** wird nicht vereinfacht. Mit den neuen Instrumenten (Zielvereinbarung, Benchmarking) wird sich der Aufwand bei Bestellern und KTU wesentlich erhöhen.

Für die **Weiterentwicklung des Systems** können Mittel in der Offerte vorgesehen werden. Bei der Zielsetzung sehen wir noch grosses Potential. Es gibt grosse Unklarheiten, über die Finanzierung von Innovationen.

Bezüglich der **Gesamtsicht** bei Bund und Kanton bleibt unverändert das Thema eines Trambetrieb bestehen. Es ist unklar, wie der Trambetrieb künftig finanziert wird. Insgesamt ist der Ortsverkehr (OV) nicht Teil der Vorlage. Das Ziel wird bei der Variante Teilentflechtung verfehlt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es darf nicht sein, dass sich der Bund bei der Definition des Grundangebots beim Bus zurückzieht. Der Bund hat generell sicherzustellen, dass national ein einheitliches Grundangebot im öV (Bahn, Tram und Bus) zur Verfügung steht.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Weiterentwicklung des Systems berücksichtigt nur die Unternehmen im RPV. Für TU, welche hauptsächlich im OV tätig sind bleibt die Ausgangslage unverändert. Daraus resultiert ein strategischer Wettbewerbsnachteil für diese Transportunternehmen. Die Weiterentwicklung von Tram und Busbetrieben im OV kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Daher ist durch Bund und Kantone sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung erhöht werden kann.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen benötigen finanzielle Mittel um die Weiterentwicklung voranzutreiben. Bezüglich Gewinnverwendung fordern wir, dass die TU neu generell 50% des Gewinns frei verwenden, während die übrigen 50% (bisher zwei Drittel) zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir setzen uns sehr für einen effizienten Regional- und Ortsverkehr ein.

Entscheidend für den Erfolg eines Benchmarking sind die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Systematik, der Methodik und der Resultate. Ziel eines Benchmarkings soll ein systematischer und fairer Leistungsvergleich von Linien unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Rahmen- und Produktionsbedingungen sein.

Unsere bisherigen Erfahrungen mit Benchmarking Vergleichen sind leider sehr unbefriedigend. Die üblichen Kostenvergleiche berücksichtigen die erbrachte Leistung nicht. Beispielsweise kann in urbanes Busangebot nicht mit einer Linie im ländlichen Gebiet verglichen werden. Eine Differenzierung der Kosten aufgrund von exogenen Kostenunterschieden scheint angebracht.

Bei Ausschreibungen sind die Transportunternehmen nicht Partner, sondern Konkurrenten im Markt. Das Instrument des Benchmarking funktioniert nur bei sinnvoller Vergleichbarkeit der Grundlagen. Wir empfehlen auf das Instrument zu verzichten und nur einfache, vergleichbare Leistungsdaten zu erheben.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Wir bevorzugen klar die Variante "Optimierung", da sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält. Bei der Varianten Teilentflechtung stiehlt sich der Bund aus der Verantwortung, für ein nationales öV-Grundangebot einzustehen. Zudem besteht die Gefahr, dass ein Zwei-Klassensystem im öV entsteht: Ein gut finanziertes Eisenbahnsystem sowie ein je nach Region unterschiedliches Bussystem. Die Variante Teilentflechtung trägt zudem dem Systemgedanken des ÖV nicht Rechnung.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Mit der Variante "Optimierung" werden nicht alle Ziele der Reform erfüllt.

Die **Finanzierung** im OV wird nicht verlässlicher und berechenbarer. Wir schlagen vor, dass auch auf Stufe Kanton die Finanzierung langfristig sichergestellt wird.

Das **Bestellverfahren** wird nicht vereinfacht. Mit den neuen Instrumenten (Zielvereinbarung, Benchmarking) wird sich der Aufwand bei Bestellern und KTU wesentlich erhöhen. Wir empfehlen, mindestens auf das schweizweit einheitliche Benchmarking zu verzichten.

Die Regelung zur **Finanzierung des Trambetriebs** soll explizit festgehalten werden.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Regelung zur **Finanzierung des Trambetriebs** soll explizit festgehalten werden. In dieser Variante ist unklar ob das Tram nur über den Kanton finanziert wird.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der ÖV ist ein national funktionierendes Gesamtsystem, das auch weiterhin nach einheitlichen Grundsätzen und Regeln funktionieren soll.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es ist unklar, ob die neue Buspauschale auch für den Trambetrieb gilt. Der Mittelbedarf zwischen Tram, Trolleybus und Busbetrieb ist unterschiedlich und abhängig von den Entscheiden des Kantons über die Angebotsentwicklung.

Deshalb ist eine starres, lineares System nicht das Richtige.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Solidarbürgschaft des Bundes (Bundesgarantie)

Gestützt auf Art. 31 PBG kann den Transportunternehmen für die Finanzierung von Investitionen im vom Bund mitbestellten RPV eine Solidarbürgschaft des Bundes gewährt werden. Für Betriebsmittel, die sowohl im RPV als auch in anderen Sparten (Fernverkehr, Ortsverkehr) eingesetzt werden, kann die Solidarbürgschaft nur im Umfang des für den RPV verwendeten Anteils gewährt werden.

Für die Finanzierung von Tram und Busbetrieb im OV steht die Bürgschaft leider nicht zur Verfügung. Es entsteht somit eine Besserstellung der Betriebe im RPV. Eine Vergleichbarkeit der Kosten für die Finanzierung mit Betrieben im RPV ist somit nicht zulässig. Wir empfehlen, das Instrument der Solidarbürgschaft auf sämtliche Verkehre auszuweiten und diese Wettbewerbsverzerrung aufzulösen.



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☒ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht hat eine vernünftige Anreizsteuerung für die Transportunternehmen Priorität. Transportunternehmen brauchen unternehmerische Handlungsspielräume. Effizienz- und Qualitätssteigerungen müssen sich lohnen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Angesichts der Ziele und der langen Vorbereitungszeit erachten wir die beiden den Reformvarianten zugrundeliegenden Reformverschlüsse als bescheidene «Kosmetik» am bestehenden System. Wesentliche problematische Aspekte des heutigen Bestellmodells bleiben dadurch unangetastet, namentlich:

In der Vorlage fehlen wirkungsvolle **Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen**. Allein mit Bonus-Malus-Systemen und einem Benchmarking lässt sich dies u.E. nicht erreichen. Dies aus folgenden Gründen:

- Die TU können weiterhin keine Eigenmittel für Reinvestitionen «von innen» erwirtschaften. Dadurch nimmt der Fremdfinanzierungsanteil der TU immer stärker zu, während der Anteil des Eigenkapitals abnimmt. Dieser Effekt wird verstärkt, weil Ersatzinvestitionen in der Regel teurer sind. Dies zieht mittel- bis langfristig aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten eine Gefährdung der Substanzerhaltung der TU nach sich.
- Neben der fremdkapitallastigen Bilanzstruktur erschweren die fehlende Liberalisierung der Gewinnverwendungsvorgabe sowie die lediglich bescheidene Förderung einer innovativen Marktbearbeitung die Führung der TU nach betriebswirtschaftlichen Prinzipien.
- In verschiedenen Bereichen tragen die TU Risiken, die nicht über eine entsprechende Marge finanziert werden können, z.B. kurzfristige Angebotsanpassungen, Nichtbestellung von Rollmaterial oder unvorgesehene Mehrkosten. Diese nicht im Bestellprozess finanzierten Risiken verstärken die obengenannte mittel- bis langfristige Gefährdung der Substanzerhaltung der TU.

Im Laufe der Vorbereitungen zu dieser Vorlage haben die Transportunternehmen wiederholt auf diese Problematik hingewiesen und Lösungsansätze vorgeschlagen. Dazu gehören u.a. eine branchenweite Zulassung der Eigenkapitalverzinsung nach Art. 15 ARPV, Risikomargen auf den von den TU wertgeschöpften Leistungen oder der Wechsel zu einem Bruttovertragsmodell. Wir bedauern, dass keiner dieser Ansätze ernsthaft vertieft wurde, um gesunde Bilanzstrukturen, eine branchenübliche Rendite auf dem Ei-

genkapital sowie eine erhöhte unternehmerische Freiheit für die TU zu gewähren. Letzterer Punkt ist von Bedeutung, da insbesondere Nicht-Besteller-Aktionäre ihr Kapital entgeltlos zur Verfügung stellen.

Bezüglich der **Gesamtsicht von Infrastruktur, Orts- Regional und Fernverkehr** bleibt unverändert das Problem bestehen, dass Bestellperimeter und Markträume nicht zusammenpassen. Sozioökonomische Markträume und aus Bahnproduktionssicht betrieblich sinnvolle Liniennetze machen nicht an den Kantonsgrenzen halt. Dennoch wird aus politischen Gründen weiterhin an der kantonalen Bestellhoheit festgehalten. Sinnvoller wäre es, im Sinne der Regionalisierung eine Kongruenz von Markt- und Bestellräumen anzustreben. Dies muss nicht zwingend – wie im Bericht (S.18) aufgeführt – mittels einer systemführenden TU, oder durch ein Modell ZVV, geschehen. Denkbar wären z.B. auch die Regionen der Angebotsplanung mit Bestellkompetenzen anzureichern.

Auch hinsichtlich **Finanzierungssicherheit** bringt die Vorlage nur beschränkte Vorteile. So fehlt auf Kantonsebene weiter jegliche finanzielle Verbindlichkeit über das Budgetjahr hinaus. Hier sollte weiter nach Möglichkeiten gesucht werden. Bund und Kantone können in der für die gemeinsam bestellten Angebote vorgesehenen Zielvereinbarung eine jährliche Durchführung des Bestellverfahrens vereinbaren. Durch die potentielle Verkürzung der Offertdauer auf 1 Jahr droht u.E. eine Verschlechterung im Bestellprozess; zudem wird damit das Reformziel "Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert" stark beeinträchtigt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Statt einer Kantonalisierung sollte im Gegenteil eine Regionalisierung der RPV-Bestellung angestrebt werden, um die Kongruenz von Markträumen und Bestellperimeter zu fördern. Die BLS bedauert, dass alle entsprechenden Ansätze im Laufe der Erarbeitung der Vorlage verworfen wurden.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagenen Regelungen müssen der Natur von Innovationen Rechnung tragen. Innovationen verlangen rasche, dezentrale Entscheidungen. Lange Bewilligungsverfahren taugen dafür nicht, weil kleine und mittlere TU nicht über die Eigenmittel verfügen, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können. Daraus resultiert ein strategischer Wettbewerbsnachteil für die kleineren und mittleren TU.

Ganz generell erachten wir den schweizweit vorgesehenen Innovationsbeitrag von CHF 5 Mio./a für den RPV als viel zu klein, um wirkungsvolle und umsetzungsreife Innovationen zu finanzieren.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

S.o. Die unbefriedigende Anreizsituation bleibt gegenüber heute unverändert.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunerschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen ein schweizweit einheitliches Benchmarking. Im Sinne der Sachnähe soll dieses jedoch nicht durch Bund und Kantone, sondern durch die öV-Branche erarbeitet werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☒ Keine

Bemerkungen:

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Verstärkte Anreize zur Effizienzsteigerung für TU, gemäss Eingaben der Transportunternehmen in der entsprechenden Arbeitsgruppe. Nebst mehr Freiheiten in der Gewinnverwendung ist ein systemreformierendes «Bruttovertragsmodell» ernsthaft zu prüfen. Demnach würden die TU verantwortlich für die Kosten (geregelt in der Zielvereinbarung und Angebotsbestellung) und erhielten einen %-Anteil der Erträge als Marge. Mit diesem Ansatz würden Besteller wie Transportunternehmen gemeinsam an der Maximierung der Fahrgasterträge arbeiten und daran partizipieren. Fehlanreize im Offertprozess würden vermieden, da die TU nun «von sich aus» alle Anreize haben, die Kosten so tief wie möglich zu halten.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:
Wie oben Frage 10.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit der Revision des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen per 1. Januar 2010 wurde das Pfandrecht auf die Infrastruktur beschränkt (Art. 9). Unterliegt somit die Verwertung eines gesicherten oder ungesicherten Anleihens einer EVU seit der Revision 2010 dem SchKG? Könnte somit das Rollmaterial einer EVU mit Arrest oder ähnlichen Sicherungsmassnahmen belegt und damit dauerhaft oder zeitlich beschränkt dem öffentlichen Zweck entzogen werden?

Altstätten, 26. Juni 2019

BUS Ostschweiz AG
Schöntalstrasse 1
CH-9450 Altstätten

Tel. +41 71 757 30 40

info@busost.ch
www.busost.ch

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Vernehmlassung RPV-Reform Ihr Schreiben vom 17. April 2019

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns dazu eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zum Thema Reform Regionaler Personenverkehr (RPV-Reform) Stellung zu nehmen und Ihren Fragenkatalog zu beantworten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Wie die Nachfragesteigerungen im öV der Schweiz in den vergangenen Jahren zeigen, ist der öffentliche Verkehr in der Schweiz heute sehr attraktiv. Viele andere Länder beneiden die Schweiz um ihr integriertes und in allen wesentlichen Punkten (Angebot, Fahrplan, Tarif) abgestimmte und durchgängige System.

Ausgehend vom heutigen, bereits sehr guten System ist es daher aus unserer Sicht entscheidend, dass die Reform RPV das heutige öV-System weiterentwickelt und stärkt. Das bestehende Erfolgsmodell soll auf der einen Seite für unsere Kunden noch besser werden, und auf der anderen Seite auch für die Transportunternehmen insgesamt stabile und verlässliche Rahmenbedingungen bieten, die eine optimale Leistungserstellung für den Kunden erlauben. An dieser Zielsetzung orientiert sich unsere Stellungnahme. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung des RPV unabdingbar. Ebenfalls wichtig sind einfache und harmonisierte Bestellverfahren und eine verbesserte Planbarkeit der Angebote, um das Gesamtsystem öV weiter voranzutreiben.

Im Vergleich der Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» kann aus unserer Sicht nur die Variante «Optimierung» diese Ziele erfüllen. Bei der in der Variante «Teilentflechtung» vorgesehenen strikten Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Busbereich befürchten wir hingegen ein grosses Risiko, dass das heutige vernetzte und

abgestimmte System mittel- bis längerfristig aufgrund unterschiedlicher Ausrichtungen (oder finanziellen Rahmenbedingungen) in den Kantonen verloren gehen könnte. Gerade in einem kleinen Land wie der Schweiz gehen sehr viele Reiseketten über mehrere Verkehrsmittel, aber auch über mehrere Kantonsgrenzen. Umso wichtiger ist die integrierte Sicht aus nationaler Perspektive, die nur mit der Variante «Optimierung» nachhaltig gesichert werden kann.

Unsere Stellungnahme geht im Übrigen davon aus, dass sich allfällige Anpassungen am Konzessionsrecht an der RPV-Reform orientieren.

Im beiliegenden Fragenkatalog ist unsere Stellungnahme präzisiert. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
BUS Ostschweiz AG



Hans Frei
Verwaltungsratspräsident



Roland Ochsner
Unternehmensleiter

Beilage:
- Ausgefüllter Fragenkatalog





Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: BUS Ostschweiz AG Schöntalstrasse 1 9450 Altstätten SG	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz im Allgemeinen und der integrierte und vernetzte RPV im Besonderen ist ein Erfolgsmodell, um das uns viele andere Länder beneiden. Entsprechend besteht aus unserer Sicht kein grundlegender Reformbedarf am System öV insgesamt. Reformbedarf besteht nur in dem Sinne, als dass vereinfachte und harmonisierte Bestellverfahren und eine verlässliche, nachhaltige Finanzierung zusätzlich dazu beitragen sollen, den öV weiter zu stärken.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ja, mit folgender Top-3-Priorisierung:

- Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert
- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebotes sind erhöht

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ob mit der Reform die Ziele erreicht werden, hängt wesentlich davon ab, welche Unter-variante umgesetzt wird. Wird die Variante «Optimierung» umgesetzt, wird der öV – aufbauend auf dem bereits heute guten System - als integriertes System weiter gestärkt und optimiert. Wird hingegen die Variante «Teilentflechtung» umgesetzt, so schwächt dies gegenüber der IST-Situation die integrale und vernetzte Sicht, sodass unter dem Strich für den Kunden mittelfristig sogar Verschlechterungen gegenüber heute nicht auszuschliessen sind.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das System des öV in der Schweiz ist insgesamt vorbildlich. Eine Stärke des Systems ist dabei die national einheitliche Ausrichtung mit einheitlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben. Verhältnisse wie in Nachbarstaaten, wo Linien oder Umläufe aufgrund unterschiedlicher Verantwortlichkeiten im «Niemandland» enden, sind in der Schweiz unbekannt – und sollten auch nicht in Kauf genommen werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Es gibt keinen Grund, das bewährte integrierte Gesamtsystem in Frage zu stellen. Auch Regionalverkehr ist aus nationaler Optik wichtig (da oft auch Teil einer interkantonalen Reisekette), nicht zuletzt auch aus Gründen der nationalen Gleichbehandlung.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Auch der «beste» öV muss sich weiter entwickeln und mit den wandelnden Bedürfnissen der Kunden und der Gesellschaft Schritt halten. Notwendige Investitionen für «Innovationen» (im Sinne von Veränderungen im System) können dabei nicht ausschliesslich über Effizienzsteigerungen der TU finanziert werden (vgl. z.B. die Thematik der E-Busse). Entsprechend ist es wichtig, dass für solche grösseren «Systemveränderungen» auch zusätzliche Finanzierungsformen und -möglichkeiten vorgesehen werden. Für «kleinere» Innovationen – mehr im Sinne von Pilot- oder Forschungsthemen – ist eine rein projektbezogene Finanzierung denkbar.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich hat sich das bisherige System der Überschuss-Verwendung bewährt. Es gibt daher keinen Grund für fundamentale Änderungen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wirtschaftliche Kriterien sind nur ein Teil der relevanten Betrachtungen. Umweltpolitische Ziele (die mit den Debatten zum Klimawandel noch bedeutender werden dürften), regionalpolitische und strukturpolitische Fragen wie auch Fragen der Gleichbehandlung der Landesteile und Regionen sind genau so wichtig. Eine verstärkte Ausrichtung auf wirtschaftliche Kriterien würde diese ausgewogene Betrachtung gefährden und insbesondere ländliche Regionen benachteiligen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die öV-Linien in der Schweiz sind nicht einheitlich. Eine hochbelastete Linie im Stadtverkehr ist etwas anderes als eine ländlich-regionale Linie mit starkem Anteil an touristischem (Freizeit-)Verkehr. Auch haben Linien je nach Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Seilbahn) ganz unterschiedliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Daraus folgt, dass ein Benchmarking-System nur insoweit einheitlich sein kann, als dass die Art der

Methodik harmonisiert wird. Die konkreten Unterschiede der Systeme müssen aber auf jeden Fall wertend berücksichtigt werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht bringt nur die Variante «Optimierung» einen weiteren positiven Beitrag zur Entwicklung des bereits sehr guten öV-Systems in der Schweiz. Die Variante «Teilentflechtung» hätte hingegen das Risiko, dass mittelfristig das in allen Elementen (Angebot, Fahrpläne, Tarife etc.) abgestimmte System auseinanderfallen könnte, was weder im Interessen der Kunden, der Besteller noch der TU sein kann.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

Die Variante «Optimierung» ist ein aus unserer Sicht gutes, abgestimmtes und pragmatisches Paket, das den öV schrittweise weiterentwickeln und weiter stärken kann.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Variante «Teilentflechtung» ist aus unserer Sicht nicht geeignet, mittel- bis längerfristig die gesetzten Ziele der RPV-Reform zu erreichen, da insgesamt eine Schwächung in allen Belangen (Angebot, Tarife, Fahrpläne etc.) befürchtet werden muss. Zudem ist zu befürchten, dass bei den 15% «kantonsgrenzenüberschreitenden» Buslinien trotz vorgesehener harmonisierter Verfahren auch administrativ unterschiedliche und damit aufwändigere Vorgaben je nach Kanton anzuwenden sein werden. Entsprechend sollten die Kantone auch bei der Variante «Teilentflechtung» verstärkte Bundesvorgaben zwingend zu befolgen haben.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Autonomie der Kantone kann mittel- bis längerfristig zu einer Desintegration der Angebote und damit zu einer Gefährdung des heutigen, integralen und schweizweiten Angebots führen. Gerade in der kleinräumigen Schweiz ist es entscheidend, dass eine koordinierende Stelle (Bund) die Durchgängigkeit der Reiseketten sicherstellt (insgesamt führen sehr viele Reisen durch mehrere Kantone).

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine grundsätzlich neutrale Ausgangsbasis der neuen Buspauschale erachten wir vor dem Hintergrund des national einheitlichen Systems als richtig.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss Schreiben des BAV soll das Instrument der Konzession 2019 einer externen Evaluation unterzogen werden. In der vorliegenden Stellungnahme gehen wir davon aus, dass sich die Konzession an der RPV Reform orientiert. Falls dies nicht der Fall sein sollte, müssen wir uns neu dazu positionieren und die RPV Reform ist grundsätzlich neu zu lancieren, da sich wesentliche gesetzliche Grundlagen verändern könnten.

Bonjour,
Voici votre fichier en retour dument complété
Meilleures salutations
Michael Gaberthuel



MICHAEL GABERTHUEL
DIRECTEUR FINANCE ET ADMINISTRATION

T +41 21 614 62 30
M +41 79 758 58 84

CGN SA
Avenue de Rhodanie 17
CP 390 - CH - 1001 Lausanne
www.cgn.ch



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☒ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur:	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

De notre point de vue, le fonctionnement actuel de l'octroi des subventions correspond à nos attentes et besoins. Les défis pour notre entreprise, mais plus largement pour le TRV, résideront dans la gestion de la croissance du nombre de passagers au cours des prochaines années. Cette croissance est due à la dynamique démographique et économique, mais aussi aux efforts en faveur du report modal auxquels notre compagnie participe avec détermination. La garantie de financement pour les développements de l'offre qui seront nécessaires au cours de la décennie à venir a une priorité absolue. Un renforcement des incitations à l'efficacité est bienvenu, mais pas une réforme complète de la gouvernance du TRV.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Nous admettons dans les grandes lignes les objectifs de la réforme. Cependant, alors que le TRV se trouve dans une phase d'importante croissance, il nous semble que seul un cadre financier sûr permettra d'atteindre sereinement ces objectifs tout en gérant la progression de l'offre et du nombre de passagers. La vision d'une meilleure rentabilité nous semble donc appropriée, mais elle ne doit pas devenir le seul et unique critère. Par ailleurs, nous craignons un effet de report de la responsabilité, dans la variante « séparation partielle », sur les cantons, ce qui signifie une plus grande instabilité potentielle, soit précisément ce qu'il s'agit d'éviter.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

La variante « optimisation » nous semble adéquate, même si nous considérons qu'il n'est pas suffisamment tenu compte du contexte de très forte croissance qui est celui d'un bon nombre d'entreprises de transport dans le TRV. Il nous apparaît peu réaliste d'envisager, dans les 5 à 10 ans, d'atteindre l'ensemble des objectifs posés tout en gérant cette croissance, celle-ci pouvant, dans un premier temps, impliquer de nouvelles dépenses en raison de changements d'échelle. Par ailleurs, nous regrettons que les nouvelles mesures de surveillance des entreprises de transport décidées suite aux problèmes constatés chez CarPostal ne soient qu'évoquées à la marge dans le projet mis en consultation. En effet, si ces mesures sont parfaitement justifiées, certaines d'entre elles auront pour conséquence de renforcer la charge administrative et donc les coûts fixes des entreprises. Il aurait été judicieux d'en tenir compte dans un projet qui traite également de l'efficacité.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Le TRV joue un rôle clé dans le développement économique et territorial de la Suisse.

b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

Nous n'avons pas d'avis à émettre sur cette question de politique générale.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

Il est difficile de se prononcer sans connaître d'une part les modalités de demandes pour de tels financements, ni d'autre part la portée exacte (et donc quels projets seraient éligibles). Nous saluons évidemment, sur le principe, cette possibilité.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Pour notre entreprise, la nouveauté principale porte sur le droit accordé au canton d'ordonner la constitution d'une réserve également pour les offres à la commande desquelles la Confédération ne participe pas. Nous n'avons pas d'objection.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Le fonctionnement actuel nous semble avoir fait ses preuves.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Nous estimons que l'activité de transport public par bateau est trop peu présente en Suisse pour qu'une étalonnage ait un sens. La relation avec les commanditaires et leur droit de regard sur les coûts dans la procédure de commande nous semble la meilleure façon d'assurer l'augmentation de l'efficacité.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Le système actuel a fait ses preuves. Par ailleurs, les lignes TRV de notre entreprise opérant sur des distances importantes et entre deux pays, il est logique qu'elles restent intégré à un système partagé cantons-Confédération.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Le cas échéant, les lignes de TRV par bateau doivent être considérées comme des lignes ferroviaires et non des lignes de bus.

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

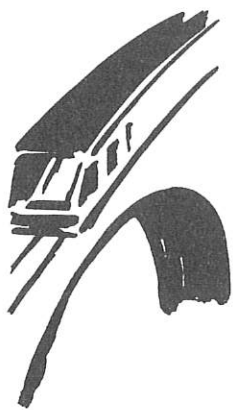
C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:



Fart

Ferrovie · Autolinee
Regionali · Ticinesi

Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna

3004 – 657/19 – MS/LA

Locarno, 5 agosto 2019

Presa di posizione FART consultazione riforma TRV

Gentili signore, egregi signori,

ci riferiamo allo scritto del DATEC del 17 aprile 2019 concernente l'avvio della procedura di consultazione sul progetto di riforma del traffico regionale viaggiatori (TRV) e vi ringraziamo per la possibilità concessaci di esprimere la nostra opinione su questo importante tassello della politica dei trasporti svizzera.

V'informiamo con la presente che su questo tema la nostra azienda condivide le considerazioni e proposte formulate nella presa di posizione di "RAILplus", l'associazione mantello delle imprese di trasporto ferroviarie a scartamento metrico, di cui facciamo parte.

Ringraziandovi per l'attenzione, vi preghiamo di gradire i nostri più distinti saluti.

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

Il Direttore:

Il Capo Dipartimento
Finanze e Marketing:



Claudio Blotti



Moreno Storni

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Beilage überlassen wir Ihnen unsere Stellungnahme zur Vernehmlassung der RPV-Reform.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,
Xavier Gertschen
Leiter Unternehmensentwicklung
Direktion

Matterhorn Gotthard Bahn
Gornergrat Bahn
Bahnhofplatz 7, 3900 Brig
Tel.: +41 27 927 70 62
Xavier.Gertschen@mgbahn.ch
<http://www.mgbahn.ch>
<http://www.gornergrat.ch>
<http://www.glacierexpress.ch>
<http://www.bvzholding.ch>



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender:	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Verlässlichkeit der Finanzierung erhöhen
- Bestellverfahren vereinfachen (im Sinne der Regelung im Sinne von Grundsätzen anstelle von Regulierung)

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitgehend.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- Bundesbeteiligung ist wichtig, da den Kantonen die finanzielle Flexibilität situativ fehlt. Bund kann schweizweit Ausgleich schaffen.
- Regionalisierung wichtiger als Kantonalisierung. Busangebote können die Kantongrenzen überschreiten.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

- Die schweizweit gesprochenen 5 Mio. CHF sind u.E. relativ knapp bemessen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

- Die heutige PBG Art. 36-Regelung lässt Überschüsse und Unterdeckungen mit mindestens 2/3 mehrheitlich im System. Der restliche Drittel kann frei verwendet werden. Wir finden das Verhältnis angemessen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

- Erhöht Vergleichbarkeit, Best Practice, Kennzahlen sind grundsätzlich bereits vorhanden.
- Konsequenzen und Handlungsempfehlungen aus dem Benchmarking sind zu klären.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

- Die Beteiligung des Bundes am Bestellprozess wird als wichtig erachtet. Zudem handelt es sich um einen gut etablierten Prozess. Den Kantonen isoliert würde die nötige finanzielle Flexibilität fehlen.
- Verpflichtungskredit auf 4 Jahre und Absichtserklärung für 5-8 Jahre erhöht die Verbindlichkeit
- Eine fix indexierte Bundespauschale wird als zu wenig dynamisch beurteilt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

- Höhere Verbindlichkeit von Betriebsmittelbewilligungen in Bezug auf die Abgeltungsentwicklung
- Vermehrt Regelungen im Sinne von Grundsätzen anstatt Regulierungen im formalistischen Sinne.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

- In diesem Modell zu starr, bzw. zu wenig flexibel.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:



PostAuto AG
Belpstrasse 37
3030 Bern

Telefon +41 58 341 07 81
www.postauto.ch

PostAuto, Belpstrasse 37, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Datum 17. Juli 2019
Ihre Nachricht
Kontaktperson Andreas Budliger
E-Mail andreas.budliger@postauto.ch
Direktwahl +41 58 341 35 61

Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung «Reform des regionalen Personenverkehrs»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage «Reform des regionalen Personenverkehrs». Gerne nutzen wir die Möglichkeit unsere Anliegen einzubringen.

PostAuto hat sich aktiv bei der Erarbeitung der Branchenhaltung des Verbandes öffentlicher Verkehr eingebracht und teilt im Wesentlichen die Standpunkte des VÖV. In diesem Schreiben und im beigelegten Fragebogen ergänzt und vertieft PostAuto einige Anliegen.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist äusserst attraktiv und ein Erfolgsmodell. Die Statistiken untermauern diese Aussage. PostAuto ist es ein grosses Anliegen, dass sich das hochstehende öV-System Schweiz weiterentwickelt und noch effizienter wird. Sowohl für unsere Kundinnen und Kunden als auch für die Besteller. Dabei baut der regionale Personenverkehr auf den bisherigen Erfolgsfaktoren auf.

Zentral ist dabei aus unserer Sicht die verlässliche Finanzierung und die Erhöhung der Planbarkeit des Angebots im RPV. Mit dem vierjährigen Verpflichtungskredit des Bundes und der Stärkung des bewährten Instruments der Zielvereinbarung sind wichtige Schritte eingeleitet. Folgerichtig wären auch auf kantonaler Ebene Instrumente zur mehrjährigen Sicherung der Finanzierung einzuführen.

PostAuto ist es sehr wichtig, dass Mittel für die Weiterentwicklung des öV-Systems, insbesondere im regionalen Personenverkehr, gesichert sind. Wir begrüßen deshalb den Innovationsfonds des BAV. Eine ausschliesslich projektbezogene Finanzierung führt jedoch zu hohem administrativem Aufwand in jedem Einzelfall und verzögert damit die Umsetzung der Projekte, was nicht im Sinne einer raschen Innovationsentwicklung sein kann. PostAuto strebt deshalb eine umfassende Finanzierungslösung an, die in einem angemessenen Verhältnis zum Umsatz der RPV-Branche steht.

Nach wie vor fehlen den Transportunternehmen wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzmassnahmen. Mit der vorliegenden Reform bleibt die unbefriedigende Situation bestehen.



Datum 17. Juli 2019

Seite 2

PostAuto hat die Chancen und Risiken der beiden Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» gegeneinander abgewogen. Dabei favorisieren wir die Variante «Optimierung». PostAuto anerkennt, dass die Entflechtung der Verantwortlichkeit zwischen Bund und Kantonen Chancen mit sich bringt. Mit der Teilentflechtung entstehen neue Schnittstellen, z.B. bei interkantonalen Buslinien, von denen PostAuto überdurchschnittlich betroffen ist. Für Transportunternehmen wie PostAuto, die in mehreren Kantonen Leistungen anbieten, sind harmonisierte und effiziente Bestellprozesse eine Grundbedingung.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Prüfung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto

Christian Plüss
LeiterAndreas Budliger
Leiter Public Affairs

Beilage: Fragebogen



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: PostAuto AG, Belpstrasse 37, 3030 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ziel der Transportunternehmen ist es, ein kundenorientiertes, qualitativ hochstehendes und verlässliches öV-System anzubieten.

Um das heute erfolgreiche Gesamtsystem öV weiter zu verbessern, sind aus Sicht von PostAuto folgende Ziele anzustreben:

- einfache und harmonisierte Bestellverfahren
- eine erhöhte Planbarkeit des Angebots
- eine gesicherte, nachhaltige Finanzierung
- Sicherung von Mitteln zur Weiterentwicklung des öV-Systems
- Anreize für unternehmerisches Handeln der Transportunternehmen

Die Vernehmlassungsvorlage zur RPV-Reform behandelt die obenstehenden Anliegen, löst sie aber unzureichend.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

PostAuto unterstützt die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind zu priorisieren:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.
- Die Mittel für die Weiterentwicklung des RPV-Systems sind gesichert.
- Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es gibt Ziele, die mit der Vorlage erreicht werden. Einige Teilaspekte der Vorlage sind ausserdem bereits umgesetzt (u.a. Verpflichtungskredit des Bundes 2018-2021). Das bereits heute gut funktionierende Instrument «Zielvereinbarung» wird (in beiden Varianten) gestärkt, was die Planbarkeit des Angebots erhöht. Die Zielvereinbarungen ermöglichen es, das Angebot über vier bis sechs Jahre festzulegen und somit zusätzliche Planungssicherheit zu schaffen.

Aus Sicht von PostAuto greift die Vorlage bei einigen der gesteckten Zielen jedoch zu kurz.

So fehlen nach wie vor wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen. Die Transportunternehmen können keine Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften, die für Ausbauten und Weiterentwicklungen eingesetzt werden können. Zudem ist eine minimale Rendite notwendig, um Risiken bei den Transportunternehmen auszugleichen oder um alternative Antriebstechnologien mitzufinanzieren. In der Konsultationsgruppe haben die Transportunternehmen auf diesen Punkt hingewiesen und vorgeschlagen, dass die Möglichkeit der Eigenkapitalverzinsung regulatorisch akzeptiert wird.

Als grösster nationaler Busanbieter will PostAuto den öffentlichen Verkehr auf der Strasse aktiv weiterentwickeln und damit den Nutzen des öV-Gesamtsystems für Kunden und Besteller weiter erhöhen. Um den Herausforderungen zu begegnen, bleiben Innovationen in der Personenmobilität auch in Zukunft wichtig für PostAuto. Dafür ist eine adäquate Finanzierungsmöglichkeit sicherzustellen, die nicht an Einzelprojekte gekoppelt ist.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das RPV-Angebot auf der Schiene ist zu einem grossen Teil kantonsübergreifend und auch PostAuto betreibt etliche interkantonale Linien. Aus diesem Grund ist eine übergeordnete Koordination der Kantone bei der Planung und Bestellung notwendig.

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, d.h. Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen (Anteil interkantonomer Linien Bahn: 60%, Anteil interkantonomer Linien Bus/Schiff: 15%). Ausserdem ist der regionale Personenverkehr ein nationales Anliegen, dem auch nationale Bedeutung geschenkt werden sollte.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Um das öV-System für die Kundinnen und Kunden weiterzuentwickeln und den steigenden Anforderungen bezüglich der Nachhaltigkeit gerecht zu werden, testen die Transportunternehmen innovative Ideen in Form von Prototypen und Pilotprojekten im Alltag. PostAuto ist dazu auf finanzielle Beiträge Dritter angewiesen, bspw. durch die öffentliche Hand oder durch Partnerschaften, und begrüsst den neuen Innovationsfonds des BAV. Eine ausschliesslich projektbezogene Finanzierung führt jedoch zu hohem administrativem Aufwand und verzögert die Umsetzung. Innovationen setzen rasche Entscheidungen voraus. PostAuto strebt deshalb eine umfassende Finanzierungslösung an, z.B. im Sinne eines fixen Innovationsanteils. Die Mittel für Innovationen sollen zudem in einem angemessenen Verhältnis zum Umsatz der RPV-Branche stehen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Das öV-System der Schweiz ist im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die Transportunternehmen setzen sich für einen effizienten Regionalverkehr ein. Allfällige Effizienzsteigerungen werden in der nächsten Offertphase von den Bestellern ange-

rechnet. Den Transportunternehmen fehlen so wirkungsvolle Anreize für Effizienzmassnahmen. Mit der vorliegenden Reform bleibt die unbefriedigende Anreizsituation bestehen. Um das öV-System weiterzuentwickeln und Innovationen umzusetzen, benötigen die Transportunternehmen jedoch finanzielle Mittel.

PostAuto fordert deshalb, dass die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen klarer definiert werden. Einerseits fehlt heute der Spielraum bei der Überschussverwendung, andererseits die Klarheit und damit die Rechtssicherheit hinsichtlich den regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung.

Bezüglich Überschussverwendung schlägt PostAuto vor, dass die Transportunternehmen neu 50% des Überschusses frei verwenden, während die übrigen 50 % (aktuell zwei Drittel) zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind. Bei ausgeschriebenen Linien sollen die TU über den Gewinn frei verfügen dürfen. Diese Forderung basiert auf den Projektbesprechungen des letzten Jahres und dem damals vorliegenden Vorschlag des Bundes.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wichtig ist die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten, um in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

PostAuto begrüsst die Stärkung des bereits gut etablierten Instruments der Zielvereinbarung und setzt sich auch für die Entwicklung eines einheitlichen Benchmarking-Systems ein.

Bei der Entwicklung eines solchen einheitlichen Benchmarkings ist wichtig, dass die bereits gemachten Erfahrungen des Bundes, der Kantone und des ZVV einfließen und die Transportunternehmen bei der Entwicklung eines solchen Instruments gleichberechtigt mitwirken können.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Siehe Antwort 11

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Mit dem 4-jährigen Verpflichtungskredit des Bundes (der ausserhalb der RPV-Reform geregelt wurde) und der Absichtserklärung zu den finanziellen Mitteln für die über-nächste Vierjahresperiode, der verpflichtenden 4-6-jährige Zielvereinbarung und der Einführung eines Benchmark-Systems für Bahn und Bus wird das RPV-Bestellsystem punktuell verbessert.

Die betriebswirtschaftlichen Widersprüche im System bleiben jedoch bestehen. Aus Sicht PostAuto sind griffige Anreize zur Effizienzsteigerung der Transportunternehmen sowie zusätzliche Freiheiten bei der Überschussverwendung notwendig. Damit würden die Transportunternehmen motiviert, ihre Kosten so tief wie möglich zu halten und gleichzeitig die in der Zielvereinbarung gesteckten Qualitätswerte zu erreichen.

PostAuto regt an, das Bestellverfahren operativ zu vereinfachen und digital auszugestalten, damit der Prozess papierlos erfolgen kann.

Mit Blick auf den 4-jährigen Verpflichtungskredit auf Stufe Bund ist es wünschenswert, wenn auch auf kantonaler Ebene Instrumente zur mehrjährigen Sicherung der Finanzierung bestehen würden.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Die Variante «Teilentflechtung» enthält die positiven Punkte der Variante «Optimierung». Sie geht einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf.

PostAuto anerkennt, dass die Entflechtung der Verantwortlichkeit zwischen Bund und Kantonen Chancen mit sich bringt. Die gemeinsame Bestellung von RPV und Ortsverkehr im Busbereich eröffnet den Kantonen zusätzliche Freiräume bei der Angebotsplanung. In einigen Kantonen wird diese gemeinsame Bestellung von RPV und Ortsverkehr bereits praktiziert. Somit ist die RPV-Reform dazu nicht zwingend notwendig.

Die Teilentflechtung bringt aber auch Risiken mit sich. Neben der einheitlichen Bestellfunktion RPV/Ortsverkehr entsteht eine neue Schnittstelle bei der Bestellung des Bahn- und Busangebots. Zudem birgt die Variante «Teilentflechtung» Risiken für die interkantonalen Bus- und Schifflinien im regionalen Personenverkehr. Statt von einem vereinfachten und harmonisierten Bestellverfahren zu profitieren, könnten die Transportunternehmen mit kantonal unterschiedlichen Gesetzgebungen und Kompetenzen konfrontiert werden.

Wägt PostAuto die Chancen und Risiken der beiden Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» gegeneinander ab, so ist die Variante «Optimierung» zu favorisieren.

Falls die Variante «Teilentflechtung» umgesetzt wird, fordert PostAuto

- harmonisierte und standardisierte Bestellprozesse und -systeme. Diese sind eine Grundbedingung für Transportunternehmen wie PostAuto, die in mehreren Kantonen tätig sind.
- dass der Bund weiterhin Bürgschaften für Busangebote (inkl. Depots) gewähren kann. Ansonsten drohen den Busunternehmen weniger Einnahmen, was einer Ungleichbehandlung zwischen den Transportunternehmen gleichkommt.
- eine dynamische Entwicklung des Bundesbeitrages anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien. Mit der vorgesehenen Buspauschale besteht das Risiko, dass grössere Angebotsausbauten im öV auf der Strasse alleine durch die Kantone getragen werden müssten, wenn die Angebotssteigerung nicht durch das Bevölkerungswachstum oder die Teuerung verursacht wird.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Falls die Variante «Teilentflechtung» umgesetzt würde, garantiert das Subsidiaritätsprinzip eine Mindestregelung durch den Bund und eröffnet den Kantonen Freiraum für weitergehende Regelungen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) wirkt auf alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheiden der einzelnen Kantone über die Entwicklung des Busangebots.

Die Kantone bestellen heute ein unterschiedliches Linienangebot. PostAuto lehnt ein starres, lineares Finanzierungssystem ab und spricht sich für eine dynamische Entwicklung des Bundesbeitrages anhand volkswirtschaftlicher (Service Public) und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus. Damit erhalten die Kantone finanziellen Spielraum bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots auf der Strasse. PostAuto ist die Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten wichtig, um in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Reformbedarf besteht im Bereich Überschussverwendung. Eine Lockerung der Regelung zur Überschussverwendung wurde während der Bearbeitung der Reform mehrmals besprochen. Die vorliegende Reform sieht jedoch keine Änderung gegenüber der heutigen Regelung vor. Die Innovationsfinanzierung und damit die Weiterentwicklung des RPV-Systems bleiben unzureichend gelöst.

In engem Zusammenhang mit der RPV-Reform steht das Instrument der Konzession, das einer externen Evaluation unterzogen wird. PostAuto sieht Bedarf, die Abgeltungsberechtigung zu überarbeiten (z.B. im Hinblick auf on demand-Verkehre) und wird sich an geeigneter Stelle dazu einbringen.

Rue de la poste 3 – 1920 Martigny – 027 720 47 47

Office fédéral des transports OFT
3003 Berne

par e-mail à:
konsultationen@bav.admin.ch

Martigny, le 26 juin 2019

Référence du dossier: procédure de consultation "Réforme du transport régional de voyageur"

Prise de position à la procédure de consultation "Réforme du transport régional de voyageur"

Mesdames, Messieurs,

Pour donner suite à l'ouverture de la procédure de consultation sur la "Réforme du transport régional de voyageurs" lancée le 17 avril 2019, nous vous prions de trouver ci-joint le questionnaire de la consultation dûment rempli.

De façon générale, et à l'instar de sa société mère, RegionAlps soutient la variante d'optimisation, laquelle répond au mieux aux objectifs prioritaires de notre Entreprise, préconisant une simplification des processus de commande des offres, une stabilité de la planification ainsi qu'une consolidation du financement sur le long terme.

Nous restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Avec nos cordiales salutations

RegionAlps SA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Y. Marclay".

Yves Marc Marclay
(Authentication)
2019.06.26 10:42:17 +02'00'

Yves Marclay
Directeur

Annexe: questionnaire de la consultation "Réforme du transport régional de voyageur"



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☒	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☒ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☒ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: RegionAlps SA Yves Marclay Directeur Rue de la Poste 3 1920 Martigny	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à :*
christoph.herren@bav.admin.ch.

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Soucieux de garder l'agilité d'une petite structure, il est indispensable aux yeux de RegionAlps de simplifier le processus de commande des offres.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Simplifier les processus de commande des offres
Assurer une stabilité de la planification
Consolider le financement

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Les mesures proposées dans la réformes sont nécessaires et apportent de légères améliorations, mais elles ne sont pas encore suffisantes pour atteindre les objectifs prioritaires recherchés.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

L'offre par le rail est bien souvent supra-cantonale et requiert une coordination centrale.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Grâce à sa structure permettant de garder la vue d'ensemble, RegionAlps serait une plateforme idéale pour le déploiement de solutions d'innovations dans les TP. La création de nouvelles possibilités de financement pour les innovations permettrait de valider de nouveaux concepts à petite échelle et faire progresser l'ensemble de la branche des TP.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Les réglementations pour l'utilisation des excédants est très restrictive, et ne permet pas de créer un cadre idéal pour l'amélioration de la branche.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Dans une logique de transfert de part modale, il y a lieu de mettre en avant les dimensions de service plutôt que les critères économiques.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Une comparaison avec les autres régions de Suisse permettrait de mieux cibler nos potentiels d'améliorations.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☒ Variante « optimisation » ☐ Variante « séparation partielle » ☐ Aucune

Remarques:

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI ☐ NON

Si oui, lesquelles:

Il y a lieu de simplifier les processus de commande des offres (p.ex. en ayant recours à la digitalisation), de prolonger la durée des concessions afin d'assurer une meilleure stabilité de la planification ainsi que de consolider le financement (p.ex. pour l'acquisition de nouveau matériel roulant)

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☐ NON

Remarques:

Ne concerne pas RegionAlps

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Konzernleitung · Hilferstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 20. Juni 2019

Stellungnahme zur «Vernehmlassungsvorlage zur Reform des regionalen Personenverkehrs»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die SBB teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass der regionale Personenverkehr (RPV) grundsätzlich ein Erfolgsmodell ist, jedoch bezüglich Finanzierbarkeit, Planbarkeit und Vereinfachung grosse Verbesserungspotentiale bestehen.

Die SBB unterstützt die Fortführung des Primats des «bestellten Verkehrs», die weiterhin eine gute Erschliessung der Schweiz und ihrer Regionen sicherstellt, und das Unterbleiben von Liberalisierungsvorschlägen. Jedoch genügen aus Sicht SBB die Massnahmen nicht, um das Bestellverfahren grundlegend zu vereinfachen, die Planungssicherheit signifikant zu stärken und die Finanzierbarkeit nachhaltig sicherzustellen (Reformziele).

Die **SBB präferiert die Variante Optimierung**, da Verkehrsräume oft kantonsübergreifend sind und somit eine gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen sinnvoll ist. Gleichzeitig erachten wir es als sinnvoll, dass die systemischen Unterschiede zwischen Bahn und Bus (z.B. Lebensdauer der Fahrzeuge, Flexibilität Angebot) insbesondere bei den Vereinbarungsdauern berücksichtigt werden.

Um die Reformziele zu erreichen, sind aus unserer Sicht sowohl im Gesetzesentwurf als auch ausserhalb des Gesetzes nachfolgende, **weitergehende Reformelemente** notwendig.

I. Gesetzlich zu verankern:

1. Für die Bahn sollen **12-jährige Zielvereinbarungen auf Basis von Business Cases** mit entsprechenden Konzessionen abgeschlossen werden. Diese werden dann konkretisiert in drei **4-jährigen Offerten und Angebotsvereinbarungen je Markt-raum/Linienbündel**. Dies anstelle der heute gängigen Praxis von 2-jährigen Offertperioden mit Liniensicht. Die Zielvereinbarungen sollen als zukunftsgerichtetes Planungsinstrument zwischen Besteller und Transportunternehmen die Weiterentwicklung des Angebots festlegen, die gewünschte Qualität definieren und den

SBB AG

Konzernleitung

Hilferstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz

Telefon +41 51 285 00 10

andreas.meyer@sbb.ch · www.sbb.ch

Finanzrahmen vorgeben (inkl. finanzielle Eckwerte). Dabei ist ein ausgewogenes Chance-/Risiko-Verhältnis unter Berücksichtigung unternehmerischer Handlungsspielräume zu wahren.

2. Die **Laufzeiten** der Leistungsvereinbarungen der Infrastruktur, das RPV-Bestellverfahren und dessen Finanzierung (Verpflichtungskredite) sollen **synchronisiert** werden, um Synergien in den Planungen sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen. Gerade im Bahnbereich stehen Infrastruktur und Angebot in grosser Abhängigkeit zu einander (z.B. Angebotssteigerungen benötigen meist Infrastrukturausbauten, Baustellen sind mit Ersatzkonzepten abzustimmen). Eine gemeinsam getaktete und noch besser aufeinander abgestimmte Planung dient dem System Bahn ganzheitlich.
3. Die 4-jährigen Offerten und die anschliessenden Angebotsvereinbarungen sind mit **Verpflichtungskrediten (Bund und Kantone)** zu verknüpfen, um die Planungssicherheit zu stärken und die Finanzierung sicherzustellen. Der seit 2017 bestehende Verpflichtungskredit auf Stufe Bund ist begrüssenswert, jedoch sollen auch die anderen 50% der finanziellen Mittel seitens der Kantone verpflichtend eingeplant werden.
4. **Verkehrliche Markträume sollen als regionale Planungsregionen** genutzt werden, um sämtliche zeitlichen Horizonte abgestimmt zu planen (inkl. Angebot, Fahrplan, Baustellen, Infrastrukturausbau). Diese Massnahme stellt eine bessere Aufwärtskompatibilität der Angebotskonzepte und die Optimierung der Verkehrssysteme über kantongrenzen hinweg kundenorientiert sicher. Im Kern sollen dafür die bestehenden Planungsregionen (FABI/STEP) genutzt werden.

II. Weitere Massnahmen ausserhalb des Gesetzes

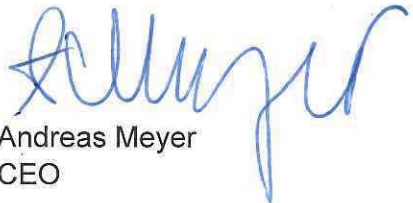
1. **Das Bestellverfahren ist stark zu vereinfachen und digital auszugestalten:** Der Detaillierungsgrad der Offerten ist zu reduzieren (-50%) und nicht für jede einzelne Linie eines Offertbündels soll eine Offerte eingereicht werden müssen. Besteller und Transportunternehmen sollen via ein nationales Tool ihre Geschäfte papierlos abwickeln (Bestellverfahren, Kennzahlen, Angebotsvereinbarungen etc.). Dies soll auch automatisierte monatliche Abgeltungszahlungen beinhalten.
2. **Anreize zu Effizienz- und Qualitätsverbesserungen** sollen nach nationalen Standards geschaffen werden. Dabei soll basierend auf dem bestehenden Qualitätssystem (QMS) eine Branchenlösung im Fokus stehen, die auch ein Benchmarking nach Qualitäts-, Effizienz- und Leistungszielen ermöglicht. Um unternehmerische Anreize zu schaffen, sind Bonus-Malus-Systeme mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen anzuwenden.
3. **Kooperationen** zur Nutzung von Synergien (z.B. Vertriebsplattformen, Werkstätten, Rollmaterialbeschaffungen, Betrieb) zwischen den Transportunternehmen sind **mit Anreizen durch die Besteller und die Eigner zu fördern**. Das kooperative öV-Ökosystem Schweiz bringt hohen Kundennutzen, Effizienzvorteile und erlaubt die Gesamtsystemkosten zu senken.

4. **Besteller-, Eigner- und Unternehmensstrategien** sollen noch klarer voneinander unterschieden werden. Es benötigt eine klare **Trennung der Eigner- und Bestellerrolle** auf allen Stufen.
5. Die **Weiterentwicklung des Regionalverkehrs** kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Es müssen auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Kundenmehrwerte gewährt werden. Explizit zu begrüssen ist dabei der neue Innovationstopf beim BAV. Ob die Mittel in der Höhe von rund 5 Mio. Franken pro Jahr für die innovative Weiterentwicklung der Branche ausreichen, ist zu prüfen.
6. Die **Definition von abgeltungsberechtigten Kosten** soll **verbindlich festgelegt** werden, um die Rechtssicherheit für die abgeltungsberechtigten Unternehmen zu schaffen und eine Überprüfung durch Dritte zu ermöglichen.

In der Anlage finden Sie unsere Antworten auf Ihren Fragebogen sowie die ausführliche Liste unserer Änderungsanträge auf Stufe Gesetz für die Variante «Optimierung». Sollte das Vorhaben in Richtung «Teilentflechtung» weiterverfolgt werden, wird sich die SBB auch zu den entsprechend abweichenden Bestimmungen mit konkreten Änderungsvorschlägen einbringen.

Wir sind jederzeit gerne bereit, Rückfragen zu beantworten oder unseren Standpunkt anlässlich eines Gesprächs weiter auszuführen.

Freundliche Grüsse


Andreas Meyer
CEO


Toni Häne
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Personenverkehr

Anlagen: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
 Änderungsanträge Gesetzesentwurf Variante «Optimierung»

Kopie an: Herr Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
 Herr Serge Gaillard, Direktor EFV



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: SBB Personenverkehr Mischa Nugent Leiter Geschäftssteuerung Regionalverkehr Postfach 3000 Bern 65	

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ziel der SBB ist ein kundenorientierter, qualitativ hochstehender und verlässlicher Regionalverkehr. Dabei steht der Gedanke «Eine Reise, ein Ticket» im Fokus und damit verbunden «Eine Reise, ein System».

Um auf dem heutigen erfolgreichen Gesamtsystem öV aufzubauen, braucht es ein einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren, eine nachhaltige Finanzierung und Mittel für die Weiterentwicklung des Systems. Die RPV Reform nimmt sich diesen Anliegen an.

Die SBB unterstützt die Fortführung des Primats des «bestellten Verkehrs», die eine gute Erschliessung der Schweiz und ihrer Regionen sicherstellt, und das Unterbleiben von Liberalisierungsvorschlägen. Jedoch genügen die Massnahmen nicht, um das Bestellverfahren grundlegend zu vereinfachen, die Planungssicherheit signifikant zu stärken und die Finanzierbarkeit nachhaltig sicherzustellen (Reformziele).

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die SBB unterstützt die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus Sicht der SBB zu priorisieren:

- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht
- Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert
- Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Einige Aspekte der Vorlage sind bereits umgesetzt, wie beispielsweise das Qualitätsmesssystem (QMS) sowie der RPV Verpflichtungskredit auf Stufe Bund.

Die in der Vorlage vorgeschlagenen Massnahmen reichen jedoch nicht, um die benötigten Verbesserungen zu erzielen, sondern stellen nur eine leichte Verbesserung dar.

Gleichzeitig werden bestehende Elemente verwässert oder gar verschlechtert. So wird vorgeschlagen, dass das Bestellverfahren alle zwei Jahre durchgeführt wird, aber auch ein einjähriges Verfahren möglich bleibt (Art. 31b E-PBG). Ein anderes Beispiel sind die vorgeschlagenen «möglichen» Inhalte einer Zielvereinbarung, welche Tür und Tor für eine nicht handhabbare Anzahl unterschiedlicher Einzellösungen öffnen. Dies verschlechtert die Transparenz, verkompliziert das Verfahren und widerstrebt dem Ziel, das Bestellverfahren zu vereinfachen und zu harmonisieren. Letztlich treibt es den administrativen Mehraufwand und somit die Kosten aller Beteiligten in die Höhe – ohne Mehrwert für die Kunden oder das Gesamtsystem.

Ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, hängt ausserdem von der Variantenwahl ab. Dabei bringt die «Optimierung» mehr Vorteile.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:
a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. Schliesslich gibt es bei der Bahn einen hohen Anteil an Linien, die über die Kantons-grenzen fahren (60%), so dass eine übergeordnete Koordination nötig ist. Die Bahn macht 80% des RPV aus, Nachfrage steigend.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzu-
rollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe auch 4 a). Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, d.h. Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen (Anteil interkantonomer Linien Bahn: 60%, Anteil interkantonomer Linien Bus/Schiff: 15%). Ausserdem ist der RPV wichtiger Standortfaktor für die Schweiz und deshalb ein nationales Anliegen, dem auch nationale Bedeutung geschenkt werden soll.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Es müssen auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Kundenmehrwerte gewährt werden. Explizit zu begrüssen ist dabei der neue Innovationstopf beim BAV. Ob die Mittel in der Höhe von rund 5 Mio. Franken pro Jahr für die innovative Weiterentwicklung der Branche ausreichen, ist zu prüfen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bereits heute ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die SBB setzt sich für einen effizienten Regionalverkehr ein.

Anreize zu Effizienz- und Qualitätsverbesserungen sollen nach nationalen Standards geschaffen werden. Dabei soll basierend auf dem bestehenden Qualitätsmesssystem (QMS) eine Branchenlösung im Fokus stehen, die auch ein Benchmarking nach Qualitäts-, Effizienz- und Leistungszielen ermöglicht. Um unternehmerische Anreize zu schaffen sind Bonus-Malus-Systeme mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen anzuwenden.

Weiter sollen durch Besteller und Eigner Kooperationen zur Nutzung von Synergien (z.B. Vertriebsplattformen, Werkstätten, Rollmaterialbeschaffungen, Betrieb) zwischen den Transportunternehmen gefördert und mit Anreizen unterlegt werden, um gemeinsam die Gesamtsystemkosten zu senken. Eine Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen bringt aus unserer Sicht den höchsten Kundennutzen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist wichtig, dass mit den Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sichergestellt wird, die auch langfristig finanziert werden kann. Weiter sind der Systemgedanke und die kundenorientierte Transportkette inkl. die Feinverteilung zu berücksichtigen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die SBB setzt sich für einen effizienten Regionalverkehr ein. Ein schweizweit einheitliches Benchmarking kann helfen, das System zu verbessern, Best Practices zu identifizieren und voneinander zu lernen. Eine strikte Nutzung des Benchmarkingtools als Kontroll- und Sanktionierungsinstrument würde aber den Spirit einer partnerschaftlichen und kooperativen Zusammenarbeit auch unter den Transportunternehmen gefährden. Die öV-Branche prüft aktuell die Entwicklung eines Benchmarkings im Sinne einer Branchenlösung. Die SBB unterstützt dies aktiv.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die SBB präferiert die Variante Optimierung, da Verkehrsräume und die Reisen der Kunden meist kantonsübergreifend sind und somit eine gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen sinnvoll ist. Gleichzeitig erachten wir es als sinnvoll, dass die systemischen Unterschiede (z.B. Lebensdauer der Fahrzeuge, Flexibilität Angebot) der Verkehrsträger insbesondere bei den Angebotsdauern berücksichtigt werden.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Um die Reformziele «Bestellverfahren zu vereinfachen», «Planungssicherheit zu stärken» und «Finanzierbarkeit sicherstellen» zu erreichen, sind aus Sicht der SBB weitergehende Reformelemente notwendig.

Für die Bahn sollen 12-jährige Zielvereinbarungen auf Basis von Business Cases mit entsprechenden Konzessionen abgeschlossen werden. Diese werden dann konkretisiert in drei 4-jährigen Offerten und Angebotsvereinbarungen je Marktraum/Linienbündel. Dies anstelle der heute gängigen Praxis von 2-jährigen Offertperioden mit Linien-sicht. Die Zielvereinbarungen sollen als zukunftsgerichtetes Planungsinstrument zwischen Besteller und Transportunternehmen die Weiterentwicklung des Angebots

festlegen, die gewünschte Qualität definieren und den Finanzrahmen vorgeben (inkl. finanzielle Eckwerte). Dabei ist ein ausgewogenes Chance-/Risiko-Verhältnis unter Berücksichtigung unternehmerischer Handlungsspielräume zu wahren.

Die Laufzeiten der Leistungsvereinbarungen der Infrastruktur sollen mit dem RPV Bestellverfahren synchronisiert werden, um Synergien in den Planungen sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen. Gerade im Bahnbereich stehen Infrastruktur und Angebot in grosser Abhängigkeit zu einander (z.B.

Angebotssteigerungen benötigen meist Infrastrukturausbauten, Baustellen sind mit Ersatzkonzepten abzustimmen). Eine gemeinsam getaktete und noch besser aufeinander abgestimmte Planung dient dem System Bahn ganzheitlich.

Die 4-jährigen Offerten sind mit Verpflichtungskrediten (Bund und Kantone) zu verknüpfen, um die Planungssicherheit zu stärken und die Finanzierung sicherzustellen. Der seit 2017 bestehende Verpflichtungskredit auf Stufe Bund ist begrüssenswert, jedoch sollen auch die anderen 50% der finanziellen Mittel seitens der Kantone verpflichtend eingeplant werden.

Verkehrliche Markträume sollen als regionale Planungsregionen genutzt werden, um sämtliche zeitlichen Horizonte abgestimmt zu planen (inkl. Angebot, Fahrplan, Baustellen, Infrastrukturausbau). Diese Massnahme stellt eine bessere Aufwärtskompatibilität der Angebotskonzepte und die Optimierung der Verkehrssysteme über kantonsgrenzen hinweg kundenorientiert sicher. Im Kern sollen dafür die bestehenden Planungsregionen (FABI/STEP) genutzt werden.

Das Bestellverfahren ist stark zu vereinfachen und digital auszugestalten: Der Detaillierungsgrad der Offerten ist zu reduzieren (-50%) und nicht für jede einzelne Linie eines Offertbündels soll eine Offerte eingereicht werden müssen. Besteller und Transportunternehmen sollen via ein nationales Tool ihre Geschäfte papierlos abwickeln (Bestellverfahren, Kennzahlen, Angebotsvereinbarungen etc.). Dies soll auch automatisierte monatliche Abgeltungszahlungen beinhalten.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Variante «Teilentflechtung» geht einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Genau hier liegen die Nachteile dieser Variante. Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Systemgedanke des öV Schweiz.

Falls die Variante «Teilentflechtung» wider Erwarten trotzdem umgesetzt wird, gelten für die Bahn die obenstehenden Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung».

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist schwierig umsetzbar, da im Bus- und Schiffbereich 15% der Linien zwischen mehreren Kantonen fahren.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Betrifft die SBB nicht.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die SBB fordert unabhängig von den beiden Varianten, dass die Besteller-, Eigner- und Unternehmensstrategien noch klarer voneinander unterschieden werden und eine klare Trennung der Eigner- und Bestellerrolle auf allen Stufen vollzogen wird.

Weiter soll die Definition von abgeltungsberechtigten Kosten verbindlich festgelegt werden, um die Rechtssicherheit für die abgeltungsberechtigten Unternehmen zu schaffen und eine Überprüfung durch Dritte zu ermöglichen.

Stellungnahme SBB im Rahmen der Vernehmlassung RPV

Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG)

Art.	Bestehendes Recht	Optimierung	Antrag SBB	Bemerkung
9 Abs. 4	4 Es kann bei bestellten Verkehrsangeboten die Konzession zudem entziehen, wenn das Unternehmen eine Zielvereinbarung (Art. 33) oder eine Vergabevereinbarung (Art. 32k) in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt	4 Es kann bei bestellten Angeboten die Konzession zudem entziehen, wenn das Unternehmen eine Zielvereinbarung nach Artikel 31a ^{ter} in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt.	4 Es kann bei bestellten Angeboten die Konzession zudem entziehen, wenn das Unternehmen eine <u>zwölfjährige</u> Zielvereinbarung <u>auf Basis von Business Cases</u> nach Artikel 31a ^{ter} in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt.	Diese Anpassung soll den gemeinschaftlichen Ansatz einer Vereinbarung zur langfristigen Entwicklung des Angebots unterstreichen sowie die heutige Interpretation der Zielvereinbarung als Sanktionierungsinstrument ablösen.
28	Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots 1 Bund und Kantone (Besteller) gelten den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs ab. 1 2 Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind von Bundesleistungen ausgeschlossen. 3 Der Bund trägt allein die laut Planrechnung ungedeckten Kosten der von ihm bestellten Verkehrsangebote von nationaler Bedeutung. Er kann die geplanten ungedeckten Kosten zentraler Publikationen des Verkehrsangebotes abgelten, wenn diese allen Unternehmen dienen oder offenstehen. 4 Bund, Kantone und Gemeinden können weitere Angebote oder Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen. Sie tragen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten dieser Angebote.	2 Der Bund beteiligt sich nicht an der Bestellung von Angeboten des Ortsverkehrs sowie von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion.	1 Bund und Kantone <u>bestellen gemeinsam ein innerhalb von verkehrlichen Markträumen (regionale Planungsregionen) abgestimmtes Angebot</u> . Sie gelten den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs ab.	Verkehrliche Markträume sollen als regionale Planungsregionen genutzt werden, um alle zeitlichen Horizonte abgestimmt zu planen (inkl. Angebot, Fahrplan, Baustellen, Infrastrukturausbau). Dies stellt eine bessere Aufwärtskompatibilität der Angebotskonzepte und die Optimierung der Verkehrssysteme über Kantonsgrenzen hinweg kundenorientiert sicher.
30	1 Der Anteil des Bundes an der gesamten Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beträgt 50 Prozent. (...) 4 Sind an einer Linie mehrere Kantone finanziell beteiligt, so bemessen sich ihre Anteile, soweit keine andere Übereinkunft getroffen wird, nach der Verkehrsbedienung der Stationen und der Linienlänge (Betriebslänge) auf ihrem Gebiet.		1 Der Anteil des Bundes an der gesamten Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beträgt 50 Prozent. <u>Voraussetzung für die Beteiligung des Bundes ist ein entsprechender Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton.</u> (...) 4 Sind an einem <u>Linie bestellten Angebot</u> mehrere Kantone finanziell beteiligt, so bemessen sich ihre Anteile, soweit keine andere Übereinkunft	Künftig soll das Angebot je Marktraum/Linienbündel bestellt werden und nicht mehr auf Stufe Linie.

Art.	Bestehendes Recht	Optimierung	Antrag SBB	Bemerkung
			getroffen wird, nach der Verkehrsbedienung der Stationen und der Linienlänge (Betriebslänge) auf ihrem Gebiet.	
30a	Verpflichtungskredit Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.	Verpflichtungskredit Die Bundesversammlung beschliesst für den Bundesanteil an der Abgeltung der ungedeckten Kosten des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebots jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.	Verpflichtungskredit Die Bundesversammlung beschliesst für den Bundesanteil an der Abgeltung der ungedeckten Kosten des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebots jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit, <u>der mit der Bestellperiode und der Vereinbarung nach Art. 51 des Eisenbahngesetzes synchronisiert ist.</u>	
31 Abs. 2	2 Der Bund kann in besonderen Fällen, insbesondere um neuartige Lösungen zu fördern, an die Beschaffung von Fahrzeugen und an die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen gewähren.	2 Bei Angeboten nach Artikel 28 Absätze 1-4 kann der Bund insbesondere zur Förderung von Innovationen Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen gewähren.	2 Bei Angeboten nach Artikel 28 Absätze 1-4 kann leistet der Bund insbesondere zur Förderung von Innovationen Beiträge leisten sowie <u>gewährt</u> unverzinsliche Darlehen gewähren .	Muss- statt Kannbestimmung
31a bis		Finanzielle und qualitative Keimzahlen 1 Das BAV ist befugt im Zusammenhang mit der Angebotsbestellung gemäss Artikel 28 finanzielle und qualitative Kennzahlen bei den Unternehmen zu erheben und zu bearbeiten. 2 Basierend auf den finanziellen und den qualitativen Kennzahlen führt der Bund einen systematischen Vergleich (Benchmark) aller bestellten Angebote durch. 3 Das BAV veröffentlicht die finanziellen und qualitativen Kennzahlen und den systematischen Vergleich in geeigneter Form.	3 Das BAV veröffentlicht die finanziellen und qualitativen Kennzahlen und den systematischen Vergleich in geeigneter Form. <u>Die Geschäftsgeheimnisse der Unternehmen sind zu wahren.</u>	
31a ter		Zielvereinbarung 1 Bund und Kantone schliessen mit den Unternehmen für die gemeinsam bestellten Angebote eine Zielvereinbarung ab. 2 Sie können darin Folgendes vereinbaren: a) Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Angebots, die das Unternehmen in einem bestimmten Zeitraum	Zielvereinbarung 1 Bund und Kantone schliessen mit den Unternehmen für die gemeinsam bestellten Angebote eine <u>zwölfjährige</u> Zielvereinbarung <u>auf Basis von Business Cases</u> ab. <u>Für Angebote auf der Schiene beträgt dessen Dauer zwölf und für Angebote auf der Strasse vier Jahre.</u> 2 Sie können darin Folgendes vereinbaren:	Essentielles Bedürfnis der SBB ist eine je Verkehrsträger national konsistente und gleichzeitige Periodizität des Bestellverfahrens.

Art.	Bestehendes Recht	Optimierung	Antrag SBB	Bemerkung
		erreichen muss, sowie Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden; b) ein Bonus-Malus-System über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen enthalten; c) Grundsätze über die mittelfristige Entwicklung des Angebots; d) jährliche Durchführung des Bestellverfahrens. 3 Der Bundesrat regelt Ausnahmefälle, in denen keine Zielvereinbarung abgeschlossen werden muss.	(...) b) ein Bonus-Malus-System über die Qualität <u>mit und über finanziellen Anreizen Kennzahlen enthalten</u>. c) Grundsätze über die <u>mittelfristige</u> Entwicklung des Angebots; d) <u>jährliche Durchführung des Bestellverfahrens</u>.	
31a quater		Abgeltung und Angebotsvereinbarung 1 Von Bund und Kantonen gemeinsam bestellte Angebote und deren Abgeltung werden aufgrund von Planrechnungen der Unternehmen im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Die Planrechnungen stützen sich gegebenenfalls auf die Zielvereinbarungen. 2 Die Angebotsvereinbarung begründet für das Unternehmen gegenüber jedem Besteller einen selbstständigen Rechtsanspruch auf die Abgeltung. 3 Der Bundesrat umschreibt den Inhalt der Angebotsvereinbarung näher.	1 ... Die Planrechnungen stützen sich gegebenenfalls auf die <u>zwölfjährigen</u> Zielvereinbarungen <u>auf Basis von Business Cases</u>. 2 Die Angebotsvereinbarung <u>wird für Angebote auf der Schiene für die Dauer von vier und für Angebote auf der Strasse für die Dauer von zwei Jahren abgeschlossen</u>. Sie begründet für das Unternehmen gegenüber jedem Besteller einen selbstständigen Rechtsanspruch auf die Abgeltung.	
31b	Periodizität des Bestellverfahrens Das Bestellverfahren wird alle zwei Jahre durchgeführt. Das BAV stimmt das Bestellverfahren mit der Fahrplanperiode ab.	Bestellverfahren 1 Das Bestellverfahren wird alle zwei Jahre durchgeführt, sofern die Zielvereinbarung nicht ein jährliches Verfahren vorsieht. Das BAV stimmt das Bestellverfahren mit der Fahrplanperiode ab. 2 Der Bundesrat legt die Einzelheiten des Bestellverfahrens sowie die Grundsätze für die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen fest.	Bestellverfahren 1 <u>Für die Schiene wird das Bestellverfahren wird alle vier zwei Jahre durchgeführt, sofern die Zielvereinbarung nicht ein jährliches Verfahren vorsieht. Für die Strasse wird das Bestellverfahren alle zwei Jahre durchgeführt, sofern die Zielvereinbarung auf Basis von Business Cases nicht ein jährliches Verfahren vorsieht.</u> Das BAV stimmt das Bestellverfahren mit der Fahrplanperiode <u>und für die Schiene auch mit der Vereinbarung nach Art. 51 des Eisenbahngesetzes</u> ab.	Die systemischen Unterschiede (z.B. Lebensdauer Fahrzeuge, Flexibilität des Angebots) der Verkehrsträger müssen insbesondere bei den Angebotsdauern berücksichtigt werden.

Art.	Bestehendes Recht	Optimierung	Antrag SBB	Bemerkung
31b bis		Streiterledigung Können sich Besteller und Unternehmen bei der Aushandlung oder Anwendung einer Ziel- oder einer Angebotsvereinbarung über das gemeinsam bestellte Angebot nicht einigen, so legt das BAV das Angebot und die Abgeltung fest.	Streiterledigung Können sich Besteller und Unternehmen bei der Aushandlung oder Anwendung einer <u>zwölfjährigen Zielvereinbarung auf Basis von Business Cases</u> oder einer Angebotsvereinbarung über das gemeinsam bestellte Angebot nicht einigen, so legt das BAV das Angebot und die Abgeltung fest.	
32c	1 Ein Verkehrsangebot des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Strasse wird ausgeschrieben, wenn eine Konzession neu erteilt werden soll. 2 Während der Dauer der Konzession schreiben die Besteller das bestellte Verkehrsangebot aus, wenn das Unternehmen: b. eine Zielvereinbarung in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt und die Vereinbarung als Sanktion eine Ausschreibung vorsieht; c. die in einer Vergabevereinbarung verlangte Verbesserung von Preis, Qualität oder Quantität des Verkehrsangebots nicht erfüllt und die Vereinbarung als Sanktion eine Ausschreibung vorsieht.	2 Während der Dauer der Konzession schreiben die Besteller das bestellte Angebot aus, wenn das Unternehmen: b. eine Zielvereinbarung in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt, insbesondere eine verlangte Verbesserung von Preis, Qualität oder Quantität des Angebots nicht erzielt und die Vereinbarung als Sanktion eine Ausschreibung vorsieht; c. Aufgehoben	2 Während der Dauer der Konzession schreiben die Besteller das bestellte Angebot aus, wenn das Unternehmen: b. eine <u>zwölfjährige Zielvereinbarung auf Basis von Business Cases</u> in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt, insbesondere eine verlangte Verbesserung von Preis, Qualität oder Quantität des Angebots nicht erzielt und die Vereinbarung als Sanktion eine Ausschreibung vorsieht;	
32k	Vergabevereinbarung 1 Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Unternehmen eine Vergabevereinbarung ab. 2 Die Vergabevereinbarung legt aufgrund der Offerte im Wesentlichen die Geltungsdauer, das Verkehrsangebot, die Qualität, die Kosten, die Erlöse, die Anpassungsmechanismen und das Controlling fest.	Vergabeentscheid Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Unternehmen eine Zielvereinbarung nach Artikel 31a^{ter} ab.	Vergabeentscheid Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Unternehmen eine <u>zwölfjährige Zielvereinbarung auf Basis von Business Cases</u> nach Artikel 31a^{ter} ab.	
36	Ausweis des Spartenerfolgs 1 Soweit ein Unternehmen die Gesamtaufwendungen einer Verkehrssparte mit den Erträgen und den von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen nicht decken kann, verantwortet es den Fehlbetrag selbst. Es trägt diesen auf die neue Rechnung vor.	Spezialreserve 1 Soweit ein Unternehmen die Gesamtaufwendungen der gemeinsam von Bund und Kantonen bestellten Angebote inklusive allein bestellter Angebotsverbesserungen auf den Linien des gemeinsam bestellten Angebotes nicht mit den	1 ... verantwortet es den Fehlbetrag selbst. <u>Es trägt diesen auf die neue Rechnung vor. Es entnimmt den Fehlbetrag der Spezialreserve.</u>	Absatz 1 regelt den Umgang mit einem Fehlbetrag und Absatz 2 den Umgang mit einem Überschuss. Die vorgeschlagene Formulierungsanpassung zu Abs.1

Art.	Bestehendes Recht	Optimierung	Antrag SBB	Bemerkung
	2 Übersteigen die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparten zu. Erreicht die Spezialreserve der Verkehrssparten 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten oder beträgt sie 12 Millionen Franken, so steht der Gewinn dem Unternehmen zur freien Verfügung. 3 Beendet das Unternehmen seine Tätigkeit in abgeltungsberechtigten Verkehrssparten, so muss es die Spezialreserve auflösen. 4 Übersteigen die Erträge einer nicht abgeltungsberechtigten Sparte des konzessionierten Verkehrs die Gesamtaufwendungen einer Sparte, so ist der entstandene Ertragsüberschuss frei verfügbar. Das Unternehmen kann diesen oder einen Teil davon zur Deckung künftiger Fehlbeträge dieser Sparten zurückstellen. Beendet es seine Tätigkeit in konzessionierten Sparten, so muss die Rückstellung aufgelöst werden.	Erträgen und den Abgeltungen decken kann, verantwortet es den Fehlbetrag selbst. Es trägt diesen auf die neue Rechnung vor. 2 Übersteigen die Erträge und Abgeltungen die Gesamtaufwendungen für die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebote inklusive allein bestellter Angebotsverbesserungen dieser Angebote, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses einer Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zu. Übersteigt die Spezialreserve 25 Prozent des Jahresumsatzes der gemeinsam bestellten Angebote oder den Betrag von 12 Millionen Franken, so steht der Überschuss dem Unternehmen zur freien Verfügung. 3 Die Besteller der vom Bund nicht mitbestellten Angebote des konzessionierten Verkehrs können dem Unternehmen eine Spezialreserve gemäss Absatz 2 vorschreiben. Andernfalls steht ein allfälliger Überschuss dem Unternehmen zur freien Verfügung. Es kann diesen ganz oder teilweise zur Deckung künftiger Fehlbeträge dieser Sparten zurückstellen. 4 Erhält ein Unternehmen keine Abgeltungen mehr, so muss es die jeweilige Spezialreserve auflösen.		entspricht so der Formulierung in Abs.2.

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70
www.sob.ch

Thomas Kuchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Direkt +41 58 580 70 70
thomas.kuchler@sob.ch

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern
Per Email an: konsultationen@bav.admin.ch

St. Gallen, 12. August 2019

Stellungnahme Reform des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns gebeten, zum Thema Reform Regionaler Personenverkehr (RPV) Stellung zu nehmen und Ihren Fragenkatalog zu beantworten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Grundsätzlich verweisen wir auf die Branchenstellungnahme des Verbandes öffentlichen Verkehr (VöV). In Ergänzung zum Fragenkatalog möchten wir speziell auf zwei Aspekte hinweisen:

1. Ausweitung der Möglichkeiten zur freien Gewinnverwendung

Aktuell besteht die Tendenz, den unternehmerischen Handlungsspielraum der Transportunternehmen einzuschränken. Wir vertreten die Auffassung, dass der Spielraum für die freie Gewinnverwendung auf 50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinnes erhöht werden sollte. Alternativ könnte sich die Höhe des frei verfügbaren Gewinnanteils auch am durchschnittlichen Kostendeckungsgrad des gesamt-RPV orientieren. Die Lösung könnte so begründet werden, dass der Gewinnanteil nach Art der Finanzierung (Nutzer- und öffentliche Hand) aufgeteilt würde. (Änderung von Art. 36 PBG). Unter anderem soll damit die Finanzierung von Innovationen erleichtert werden.

2. Finanzierung von Innovationen

Unsere Kundinnen und Kunden erwarten, dass ihnen ein qualitativ hochstehendes und effizientes ÖV-System zur Verfügung steht. Das heutige erfolgreiche öV-Gesamtsystem ist gekennzeichnet durch die Zusammenarbeit der Marktteilnehmer. Die Errungenschaften des schweizerischen öV wären ohne die Kooperationen der Transportunternehmen, die im heutigen und bewährten Regime bewusst nicht in einem «harten» (Ausschreibungs-)Wettbewerb zu einander stehen, nicht möglich. Anstelle des harten Wettbewerbs greifen als wirksame ordnungspolitische Instrumente einerseits das System des «Benchmarkings» und andererseits der «Wettbewerb der Ideen».

Im Rahmen dieses «Ideenwettbewerbs» ist Innovation nicht nur beim grossen Systemführer zugelassen, sondern auch bei kleinen und mittleren Unternehmen erwünscht. Gerade die Schweizerische Südostbahn hat in der Vergangenheit ihre Innovationskraft gezeigt und spürbar zur Weiterentwicklung der Bahnlandschaft Schweiz beigetragen. Diese Aktivitäten müssen aber von Seiten der Regu-

lierungsbehörde und der Besteller weiterhin gewünscht sein und mitgetragen werden. Innovationen kosten auch in der öV-Branche Geld und müssen finanziert werden. Für diese Finanzierungen sehen wir mehrere Möglichkeiten:

- Bereits zum Zeitpunkt der Offertenabgabe bekannte Innovationen werden von den Bestellern als anrechenbare Kosten anerkannt.
- Einrechnung einer Innovationspauschale für künftige Innovationen in die Offerten als Prozentsatz des abgeltungsberechtigten öV-Gesamtaufwandes.
- Freiere Verwendung des Gewinnes. (s. Punkt 1.)

Wir plädieren, dass solche Möglichkeiten im Rahmen der anstehenden RPV-Reform ins Personenbeförderungsgesetz an geeigneter Stelle aufgenommen werden. Wir sind überzeugt, dass die schweizerische öV-Branche nur dann weiterhin Erfolg haben wird, wenn die Finanzierung von Innovationen erhalten bzw. ausgebaut wird.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, in Ergänzung zur Stellungnahme unseres Verbandes und zum Fragebogen, die obigen zwei Aspekte besonders zu betonen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Südostbahn AG



Thomas Küchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Heinrich Güttinger
Leiter Verkehr
Mitglied der Geschäftsleitung



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Schweizerische Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Stärkung und Weiterentwicklung der bisherigen Erfolgsfaktoren. Die Weiterentwicklung und demnach die Reform im RPV ist klar gegeben.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es sind folgende Ziele zu priorisieren:

- Verlässliche Finanzierung sowohl auf Bundes- wie auch auf Kantonsebene
- Planbarkeit der Angebote über einen längeren Zeitraum hinaus als bis jetzt
- Vereinfachung des Bestellverfahrens
- Generierung von Mitteln für Innovationen
- Verwendung von Gewinnen

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich ja. Jedoch ist es insbesondere bei der Verlässlichkeit der Finanzierung fraglich, ob die Kantone ebenfalls Verpflichtungskredite über 4 Jahre eingehen werden. Weiter ist die Finanzierung von Innovationen im öV-System sicherzustellen. Die Transportunternehmen brauchen Möglichkeiten, das System kontinuierlich weiterzuentwickeln.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die meisten Linien der SOB verkehren über mehrere Kantone hinaus. Hier bräuchte es auch weiterhin eine koordinierende Stelle, welche zur Zeit der Bund wahrnimmt. Es braucht eine übergeordnete Koordination.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren. Zudem ist der RPV ein nationales Anliegen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Rein projektspezifische Finanzierungen sind nicht ausreichend. Innovationen welche zum Beispiel aus dem Branchenprojekt SR4.0 angestossen werden, aber dann in den Fahrzeugen des RPV umgesetzt werden müssen, sind mit den heutigen Finanzierungsmöglichkeiten nicht umsetzbar. Es ist daher sicherzustellen, dass die Abgeltungen punktuell erhöht werden können.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Um Innovationen und das vom Bund geforderte unternehmerische Handeln der Transportunternehmen umzusetzen, ist mindestens eine Quote von 50 % des Gewinns als frei verwendbar zu definieren. Alternativ könnte sich die Höhe des frei verfügbaren Gewinnanteils am durchschnittlichen Kostendeckungsgrad des gesamt-RPV orientieren. Die Lösung könnte so begründet werden, dass der Gewinnanteil nach Art der Finanzierung (Nutzer- und öffentliche Hand) aufgeteilt würde.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine nachhaltige Versorgung durch den RPV ist mit den Kriterien weiterhin sicherzustellen. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist dem betriebswirtschaftlichen gleichzusetzen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist aber zwingend, dass die Transportunternehmen nur einem Benchmarking-System unterstellt sind. Die Kantone und Tarifverbünde haben nach Einführung eines nationalen Benchmarking-Systems auf eigene Systeme zu verzichten. Es kann nicht sein, dass durch Einführung eines neuen Systems die administrativen Aufwände der TU steigen oder schlimmer, dass sich durch unterschiedliche Benchmarking-Systeme Zielkonflikte ergeben.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Als Unternehmen welches sowohl Bahn- als auch Buslinien im RPV-Angebot hat, ist ein koordiniertes Vorgehen mit Bund- und Kantonen das Sinnvollste. Die positiven Aspekte des heutigen Systems werden in dieser Variante beibehalten.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

- Wie beim Bund haben auch die Kantone Verpflichtungskredite einzuführen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Diese Variante kann die SOB nicht unterstützen.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

--

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

--

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Gewinn- resp. Überschussverwendung ist wie unter Punkt 6 beschrieben nochmals zu überdenken.

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Finanz- und Rechnungswesen
Jens Osswald
Wolframplatz 21
8045 Zürich

Direktwahl +41 44 206 45 16
Zentrale +41 44 206 45 11
jens.osswald@szu.ch
www.szu.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Recht
3003 Bern



Zürich, 12. Juli 2019

Stellungnahme: Reform des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung Ihres Schreibens vom 17. April 2019 über die Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG ist als marktverantwortliches Verkehrsunternehmen MVU des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV tätig, daher verweisen wir auf die separate Stellungnahme des ZVV zur oben erwähnten Vernehmlassung.

Gerne möchten wir auf zwei Punkte explizit noch hinweisen. In beiden Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» soll ein nationales und finanzielles Benchmarking sowie der Abschluss von Zielvereinbarungen vorgegeben werden. Im Kanton Zürich wird für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen seit rund 20 Jahren sowohl ein finanzielles als auch ein qualitatives Benchmarking durch den ZVV angewendet. Ebenfalls werden durch den ZVV bei Bedarf Zielvereinbarungen angewendet. Dies ist vertraglich im Zusammenarbeitsvertrag mit dem ZVV vereinbart und dieses System hat sich aus unserer Sicht sehr bewährt.

Bei allfälligen Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG



Dr. Marco Lüthi
Direktor



Jens Osswald
Bereichsleiter Finanzen

Kopie: Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Turbo AG Bahnhofstr. 31 8280 Kreuzlingen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Thurbo begrüsst die Reformansätze, insbesondere die Schaffung von Anreizen bei den Transportunternehmen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Höchste Priorität für Thurbo haben die Planbarkeit des Angebots und die nachhaltige Finanzierung. Angebotsplanung und Finanzierung müssen noch besser verknüpft und aufeinander abgestimmt werden. Die längerfristige Planung ist zu begrüssen. Allerdings darf diese nicht zu früh in zu grosser Tiefe erfolgen, um die Flexibilität zu erhalten und auf mittel- und kurzfristige Marktveränderungen reagieren zu können.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit den bestehenden Instrumenten (Zielvereinbarungen, Bonus/Malus-Systeme) sind die rechtlichen Grundlagen für die Schaffung von Anreizen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bereits heute vorhanden. Die Besteller wenden diese Instrumente noch (zu) zurückhaltend an. Insbesondere werden noch kaum Benchmarks zum wirtschaftlichen und effizienten Handeln zwischen einzelnen Transportunternehmen im Rahmen der finanziellen Verhandlung der Abgeltungsofferten genutzt. Dienen die Benchmarks vor allem der Erreichung finanzieller Ziele, schaffen ergänzende Bonus/Malus-Systeme sinnvolle Anreize für die Erreichung von nicht monetären Zielen wie beispielsweise Pünktlichkeit, Sicherung Transportkette, Kundeninformation oder Sauberkeit (Beispiel: ZVV-SBB). Hierbei ist besonders auf die schweizweite Vergleichbarkeit der Systeme zu achten.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Für Thurbo wäre die Variante Kantonalisierung ein ebenso gangbarer Weg wie die beiden weiterverfolgten Varianten.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die Schaffung von tatsächlichen Anreizen für die Transportunternehmen müssten Benchmarks bereits anlässlich der Offertverhandlungen im unternehmensübergreifenden Vergleich genutzt werden. Mit der bereits heute vorhandenen und mehr oder weniger unverändert übernommenen Möglichkeit, frei verfügbare Überschüsse mit einer im Ist tieferen Unterdeckung gegenüber der Planrechnung zu erzielen, wird einzig der unternehmensinterne Vergleich zwischen Plan und Ist beurteilt und belohnt, unabhängig davon, auf welchem Kostenniveau die betroffene Unternehmung im unternehmensübergreifenden Vergleich operiert.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die heutigen Kriterien sind ausreichend. Neben den rein wirtschaftlichen Kriterien müssen bei Angeboten, die über die Grunderschliessung hinausgehen, auch qualitative Kriterien (z.B. Anschlussqualität, Reiseketten) berücksichtigt werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Für einen von allen Beteiligten akzeptierten Kosten- und Qualitätsvergleich von Leistungserbringern ist ein einheitliches Benchmarking-System Voraussetzung. Das bestehende QMS gibt dafür eine gute Basis, welche noch zielgerichtet in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen weiterentwickelt werden muss.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Thurbo favorisiert die Variante Optimierung.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Um Blockaden zu verhindern, müssen trotz Kantons-Autonomie bei Uneinigkeit zwischen Kantonen bei kantonsübergreifenden Linien übergeordnete nationale Regeln zur Anwendung kommen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Thurbo ist davon nicht betroffen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Sinne von Vereinfachung und Konzentration auf das Wesentliche sollte das Bestellverfahren inhaltlich entschlackt werden. Auf die Aufnahme von bereits hinlänglich bekannten Informationen (z.B. Öffnungszeiten von Vertriebsstellen, Tarifgrundlagen) ist zu verzichten. Die Digitalisierung ist zur Vereinfachung der Prozesse zu nutzen. Einheitliche Datenbanken sollen Benchmarks schnell und einfach zulassen. Die Besteller sind anzuhaltend, die vorhandenen Anreizmodelle (Zielvereinbarungen, Bonus/Malus-Systeme) einzusetzen. Die Transportunternehmen sind mit Anreizmodellen zu motivieren, Kooperationen mit anderen Unternehmen zur Nutzung von Synergien zu suchen.



GS / UVEK
20. AUG. 2019
Nr.

lignes_de_vies

Réf : EM-bofr/caan
Contact : François Boyer
Tél : +41 (0) 21 621 01 11
V/Réf : BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Département fédéral de
l'environnement,
des transports, de l'énergie
et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Renens, le 15 août 2019

Consultation sur le projet de réforme du TRV

Mesdames, Messieurs,

Le 17 avril 2019, le Conseil fédéral a décidé de lancer la procédure de consultation sur la « Réforme du transport régional de voyageurs ». Dans votre lettre du 17 avril 2019, vous avez demandé aux entreprises tl (Transports Publics de la Région lausannoise sa) et LEB (Compagnie de Chemins de fer Lausanne-Echallens-Bercher) dont nous assurons la gestion de commenter la réforme du transport régional de voyageurs (RPV) et de répondre à votre questionnaire. Nous sommes heureux de saisir cette opportunité et vous en remercions.

Nous saluons le principe d'« un voyage, un système » et la volonté de rendre le modèle de transport public encore meilleur et plus efficient, afin que nos clients continuent à bénéficier d'une qualité élevée à un coût optimal. La réforme du TRV doit viser à créer un cadre permettant de poursuivre le développement d'un système de transports en commun convivial. Pour atteindre cet objectif, un financement durable et à long terme du TRV est essentiel. Des procédures de commande simples et harmonisées ainsi que le soutien financier aux innovations qui font fonctionner le système de transport public sont également importants.

Nous saluons les intentions de la réforme, tendant notamment à donner aux entreprises une plus grande sécurité sur le financement. Nous partageons également la préférence pour la variante optimisation, quand bien même l'intention qui sous-tend la variante séparation partielle est louable : simplifier les interfaces. Nous craignons toutefois qu'avec la "séparation partielle", la notion de système d'un transport public uniforme, transfrontalier et convivial ne soit remise en cause.

Pour la réforme du TRV, nous soutenons les points suivants :

- Un financement durable aux niveaux fédéral et cantonal, permettant un développement optimal de l'offre et la poursuite du système actuel (par exemple, introduction d'un crédit d'engagement également au niveau cantonal)
- Le développement à long terme de l'offre et des infrastructures
- Le renforcement des conventions de prestation, instrument déjà bien établi dans certains cantons et qui fait ses preuves
- Possibilités accrues d'utilisation des excédents et règles claires dans le cas d'appels d'offres

- Coopération active des entreprises de transport pour le développement d'un système de benchmarking uniforme au niveau de la Confédération et des cantons.

Plusieurs points méritent une attention particulière :

- Si la durée de 4 à 6 ans donne davantage de sécurité sur le plan financier, il est en revanche nécessaire aux entreprises de bénéficier d'une certaine souplesse durant cette période, afin d'adapter leur offre et d'innover pour répondre à l'évolution de plus en plus rapide de la demande, sans devoir attendre 4 à 6 ans pour ce faire (question 10)
- Nous sommes favorables au benchmarking national et à une uniformisation des méthodes. Il est effectivement nécessaire – ce n'est pas le cas aujourd'hui - que les comparaisons de coûts prennent en compte les mêmes objets (question 8). Nous demandons que les entreprises soient partie prenante dans la mise sur pied du benchmark.
- Il est nécessaire à notre sens de clarifier l'art. 9, al. 21, let. c du projet de loi variante optimisation : « La Confédération indemnise les entreprises qui remplissent les conditions suivantes: au moins le transport régional de voyageurs commandé conjointement et, le cas échéant, l'infrastructure ferroviaire sont gérés comme des secteurs distincts; ». Que signifie « secteurs distincts » ?

Tous les points énumérés sont spécifiés dans le questionnaire ci-joint. Nous vous remercions de nous avoir permis d'exprimer notre avis et restons à disposition.

En vous souhaitant bonne réception, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.



Michel Joye
Directeur



François Boyer
Responsable Etat-major de conduite

Annexe :

- Questionnaire rempli



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☒	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☒ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☒ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: Transports Publics de la Région lausannoise sa LEB (Compagnie de Chemins de fer Lausanne-Echallens-Bercher) joye.m@t-l.ch	

Veillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (*.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Les entreprises de transport ont pour objectif de proposer un système de transport public fiable, de haute qualité et orienté vers le client. L'accent est mis sur l'idée de "Un voyage, un billet" et, par conséquent, sur "Un voyage, un système". Pour mettre en œuvre ce système, il faut, d'une part des procédures de commande simples et harmonisées et, d'autre part un financement sûr et durable ainsi que des fonds pour la poursuite du développement du système. Les facteurs de réussite antérieurs doivent être renforcés. La réforme du RPV répond à ces préoccupations.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Nous soutenons les objectifs de la réforme, dans l'ordre de priorité suivant :

- le financement est fiable, prévisible et stabilisé
- la prévisibilité et la planification de l'offre sont augmentées
- la procédure de commande est simplifiée et harmonisée
- les entreprises de transport reçoivent des fonds pour poursuivre le développement du système

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Certains objectifs peuvent être atteints avec le modèle. Certains aspects du modèle ont déjà été implémentés. Nous apprécions le renforcement de l'instrument "convention de prestations" (dans les deux variantes) en tant qu'accord de partenariat entre le commanditaire et l'entreprise de transport, dans la mesure où cela augmente la prévisibilité de l'offre. Les conventions d'objectifs permettent de définir l'offre sur quatre à six ans, offrant ainsi une sécurité de planification.

Les entreprises de transport ont donc besoin d'opportunités pour développer en permanence le système et intégrer les innovations dans le système de transport public. Le financement doit assurer cela.

L'atteinte des objectifs de la réforme dépend également du choix de la variante. L'optimisation apporte plus d'avantages et renforce les facteurs de réussite antérieurs. L'optimisation renforce l'idée de base d'un système de transport en commun (un trajet, un système), et rend les transports en commun faciles et conviviaux.

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Il est peu logique de commander l'ensemble de l'offre du TRV auprès des cantons. Après tout, les chemins de fer ont une proportion élevée de lignes qui traversent les frontières des cantons (60%), de sorte qu'une coordination à un niveau supérieur des cantons serait nécessaire. Le chemin de fer représente 80% du trafic voyageurs régional et la demande augmente. Le développement des infrastructures ferroviaires revêt donc une importance nationale et ne peut être réglementé par le seul droit cantonal.

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Une séparation stricte des tâches est difficile à mettre en œuvre, car de nombreuses lignes intercantionales connectent des régions entre différents cantons (part des lignes ferroviaires intercantionales : 60% des lignes intercantionales de bus et 15% de lignes de navigation). En outre, le transport régional de voyageurs est une préoccupation nationale, qui devrait également revêtir une importance nationale.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Le développement des transports régionaux ne peut pas être financé uniquement en augmentant l'efficacité des entreprises de transport. Un financement purement lié à un projet entraîne des efforts administratifs et en ralentit la mise en place. Par ailleurs, si la durée de 4 à 6 ans donne davantage de sécurité sur le plan financier, il est en revanche nécessaire aux entreprises de bénéficier d'une certaine souplesse durant cette période, afin d'adapter leur offre et d'innover pour répondre à l'évolution de plus en plus rapide de la demande, sans devoir attendre 4 à 6 ans pour ce faire. Pour cette raison, la Confédération et les cantons doivent également veiller à ce que des budgets supplémentaires suffisants soient alloués au financement du développement du système et à ce que l'indemnité puisse être adaptée pour répondre à l'accroissement de la demande.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Le système de transports en commun de la Suisse est déjà de grande qualité en comparaison internationale. Les entreprises de transport ont préconisé un système de transport public efficace. Afin de développer davantage le système de transport en commun et d'intégrer les innovations dans le monde des transports en commun, les entreprises de transport ont besoin de ressources financières. Nous appelons également à une définition plus claire du cadre réglementaire applicable aux appels d'offres. D'une part, il n'y a aucune possibilité d'utilisation des excédents et, d'autre part, il n'y a pas de clarté quant aux exigences réglementaires pour réaliser un profit. En ce qui concerne l'utilisation des bénéfices, l'UVTP exige que les transporteurs puissent désormais utiliser 50% des bénéfices, tandis que les 50% restants (auparavant deux tiers) serviront pour couvrir les pertes futures via une réserve spéciale. En outre, les entreprises doivent pouvoir disposer librement de leurs excédents dans le cadre des appels d'offres. Cette exigence est basée sur les discussions de projet de la dernière année et sur la proposition du gouvernement fédéral à l'époque.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Il est compréhensible que les commanditaires engagent les ressources sur des prestations correspondant à une demande effective. Dans le même temps, il est important que les critères continuent de garantir une desserte de base durable, qui peut également être financée à long terme. La perspective de la politique économique et régionale doit être prise en compte au-delà de l'aspect purement économique.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Les clients des transports publics comparent volontiers la qualité des prestations des entreprises avec lesquelles ils voyagent. De plus, ils sont rassurés de retrouver des pratiques comparables, voire homogènes d'une entreprise à l'autre, et apprécient un voyage « sans couture ». En outre, il est naturel d'évaluer l'efficacité avec laquelle les entreprises de transport gèrent les fonds reçus des commanditaires. Nous nous félicitons donc de l'élaboration d'une méthodologie uniforme d'analyse comparative. Il est important que les entreprises de transport puissent participer à l'élaboration d'un tel instrument avec les cantons ou la Confédération. La transparence et la comparabilité des résultats du benchmarking sont également cruciales pour les entreprises de transport, afin de leur permettre de progresser. C'est pourquoi nous demandons que les entreprises soient parties prenantes dans la mise sur pied du benchmark.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Nous préférons la variante optimisation, quand bien même l'intention qui sous-tend la variante séparation partielle est louable : simplifier les interfaces. Nous craignons toutefois qu'avec la "séparation partielle", la notion de système d'un transport public uniforme, transfrontalier et convivial et l'idée de système "un parcours, un système" ne soient remises en cause.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Compte tenu des objectifs de la réforme, nous proposons qu'un crédit d'engagement soit mis en place aussi au niveau cantonal, à l'instar du crédit d'engagement prévu par la législation fédérale. Cela conduit à une sécurisation à long terme du financement. Les conventions d'objectifs, en tant que convention de partenariat entre commanditaires et

entreprises de transport, permettront une meilleure planification de l'offre et assureront un financement durable. En outre, une prise en compte des types de transporteurs est essentielle. Ainsi, en particulier dans le secteur ferroviaire, des processus de planification plus longs et harmonisés avec les délais liés à l'infrastructure sont indispensables. Dans le but de coordonner les synergies de planification, les interdépendances entre systèmes et les processus administratifs et politiques, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble du processus de commande soit les durées des concessions (12 ans) les offres TRV (4 ans) les conventions sur les prestations de l'infrastructure (4 ans) ainsi que la coordination entre infrastructure et procédure de commande du TRV. D'autre part, si la durée de 4 à 6 ans donne davantage de sécurité sur le plan financier, il est en revanche nécessaire aux entreprises de bénéficier d'une certaine souplesse durant cette période, afin d'adapter leur offre et d'innover pour répondre à l'évolution de plus en plus rapide de la demande, sans devoir attendre 4 à 6 ans pour ce faire.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles:

Bien que la variante "séparation partielle" contienne les points positifs de l'option "optimisation", elle va encore plus loin et redéfinit les tâches entre la Confédération et les cantons. A notre avis, une division stricte des tâches, telle qu'envisagée par la "séparation partielle", contredit l'idée générale du système des transports publics. Par exemple, dans l'article 16 sur le trafic direct, la "séparation partielle" propose que les cantons (ou les entreprises produisant des tarifs et des tickets communs pour les transports longue distance, régionaux et locaux) annulent les ajustements des lignes secondaires. L'affirmation selon laquelle les cantons peuvent imposer des dérogations dans le système tarifaire du trafic direct contredit l'idée d'un trafic direct convivial ainsi que la compétence tarifaire des entreprises de transport public. En outre, l'option de "séparation partielle" comporte des risques pour les lignes de bus et de bateaux du trafic passagers régional opérant dans plusieurs cantons. Au lieu de bénéficier d'un processus de commande simplifié et harmonieux, ceux-ci peuvent être confrontés à une législation et à des compétences différentes selon les cantons. S'agissant d'un transport convivial et efficace, il convient de continuer à veiller à ce que le prix, la qualité ou la quantité de l'offre de transport améliorée dans un contrat de marché public soient respectés. Si l'on compare les inconvénients des deux variantes "séparation partielle" et "optimisation", il apparaît clairement que la variante "optimisation" doit être privilégiée. Toutefois, si l'option "séparation partielle" est mise en œuvre, nous demandons qu'un développement de l'offre intercantonale soit possible sans réduire l'efficacité, et que les performances du système actuel ne soient pas affaiblies ("Un voyage, un ticket"). La normalisation des processus et des systèmes (de commande) est une exigence fondamentale pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Une répartition stricte des tâches entre la Confédération et les cantons est difficile à mettre en œuvre, 15% des lignes des secteurs des autobus et des bateaux circulant entre plusieurs cantons.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

Le nouveau taux forfaitaire pour les bus avec croissance du crédit indexée (inflation plus croissance de la population) est le même pour tous les cantons, quelles que soient les décisions prises par chacun d'entre eux sur le développement du service de bus. Ce système ne permet pas de répondre favorablement et rapidement à une croissance importante de la demande sur certaines lignes. Le besoin de financement évoluera différemment selon les cantons et même selon les bassins de transport à desservir. Par conséquent, un système linéaire et rigide n'est pas le bon. Dans le cas de la « séparation partielle » nous plaçons en faveur du développement d'un montant forfaitaire dynamique et mieux adapté aux besoins de développement de chaque canton.

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Des réformes s'imposent dans le domaine de l'utilisation des bénéfices et des excédents, notamment pour permettre aux entreprises de développer leur offre et d'innover en toute transparence. Bien que ce sujet, ou plutôt un assouplissement de la réglementation sur l'utilisation des bénéfices / des excédents, ait été discuté à plusieurs reprises lors du traitement de la réforme, la présente proposition ne prévoit aucun changement par rapport à la réglementation actuelle. La possibilité d'une solution 50/50 abordée dans le projet nous semble intéressante.



Consultation réforme TRV

Catalogue de questions

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Les TPF sont d'avis que le système actuel a fait ses preuves et fonctionne bien.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Les TPF soutiennent naturellement les objectifs visant une simplification de la procédure de commande ou une sécurisation du financement mais sont d'avis que le projet en consultation n'apporte que des améliorations superficielles par rapport au système actuel.

Selon les TPF, les objectifs suivants doivent être prioritaires :

- La planifiabilité et la prévisibilité de l'offre sont accrues
- La procédure de commande est simplifiée et harmonisée
- Le financement est fiable, calculable et stabilisé

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Les TPF sont d'avis que le projet proposé n'apporte pas de plus-value au système actuel qui a fait ses preuves.

A. Décision de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »

a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Néant

b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Néant

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les TPF constatent un manque de volonté général dans la mise à disposition d'instruments permettant de financer les innovations

Bien que favorable à la création d'un fond à l'innovation, une dotation de CHF 5 mio n'apparaît pas suffisante.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La libre disposition de seulement 33% de l'excédent contribue aux surendettements des entreprises de transports publics.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les TPF sont d'avis que les critères économiques ne sont qu'un des critères parmi d'autres et qu'il convient de tenir compte de l'ensemble des critères liés à l'offre.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (benchmarking) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les TPF sont contre l'idée d'un « benchmarking » homogène pour l'ensemble des lignes de TP commandées en Suisse en raison des spécificités liées à chaque réseau qui rendrait cette approche trop complexe et coûteuse.

B. Choix et conceptions des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☐ Variante « optimisation » ☐ Variante « séparation partielle » ☒ Aucune

Remarques :

Les TPF sont d'avis que le système actuel a fait ses preuves et fonctionne bien.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI ☐ NON

Si oui, lesquelles :

Les propositions de simplification du processus de commande ne vont pas assez loin.

11. Questions liées à la variante « séparation partielles » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☒ OUI ☐ NON

Si oui, lesquelles :

Cette variante induira une inégalité de traitement entre les cantons qui bénéficient d'une offre à maturité (payée en grande partie par la Confédération) et ceux dont l'offre est en croissance (payée en grande partie par eux-mêmes).

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Une répartition stricte des tâches entre la Confédération et les cantons est difficile à mettre en œuvre car 15 % des lignes de bus et de bateaux circulent entre plusieurs cantons.

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Les TPF sont d'avis que le système est trop rigide et ne prend pas en compte par exemple l'évolution démographique.

C. Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI

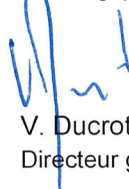
☒ NON

Remarques :

Néant.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Transports publics fribourgeois
Holding (TPF) SA



V. Ducrot
Directeur général



M. Nicolet
Secrétaire général



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de:

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☒	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☒ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: Service juridique tpg	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:
Procédures trop complexes

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:
➤ Responsabilités claires
➤ Invitations à l'action
➤ Financement innovation

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:
Pas assez de fond pour le financement

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:
car pas en cohérence avec les objectifs de dés-enchevêtrement

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général
« Répartition des tâches II » ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:
Pour des enjeux aussi importants il faudrait que ce soit 10% des montants forfaitaires indiqués en page 14

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

La réserve est fixée très haut et n'est pas proportionnelle à la subvention perçue.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☐ Variante « optimisation »

☒ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques:

Meilleure coordination canton/confédération car un interlocuteur et pas de divergences

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

- a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

☐ OUI

☒ NON

Si oui, lesquelles:

- b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

En ligne avec l'objectif de dés-enchevêtrement

- c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques:
pas d'avis

RÉPONSE AUX QUESTIONS SUR LE PROJET MIS EN CONSULTATION PAR LE DETEC À PROPOS DE LA *RÉFORME DU TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS (MODIFICATION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS)*

Pour donner suite au courriel transmis par le DETEC en date du 17 avril 2019 relatif au sujet cité en titre, voici la prise de position de transN. La consultation amène les remarques suivantes :

Questions de base :

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

Oui une réforme allant dans le sens d'assurer un financement à long terme, un financement pour l'innovation, ainsi qu'une meilleure coordination offre/infrastructure est nécessaire. Dans l'optique « un voyage, un billet », une simplification et harmonisation du système, y compris des procédure de commande, est nécessaire. Il est indispensable de favoriser au maximum une orientation client tant au niveaux des commanditaires que des entreprises de transports.

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

Oui nous soutenons les objectifs de la réforme. De notre point de vue les priorités sont les suivantes :

- Prévisibilité, fiabilité et stabilité du financement
- Planification, coordination et prévisibilité de l'offre/infrastructure
- Simplification et harmonisation de la procédure de commande
- Soutien financier substantiel en faveur du développement du système et de l'innovation
- Agilité pour s'adapter aux changements de la demande, du marché, et pour permettre l'intégration de nouvelles technologies en faveur de la satisfaction du client.

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

Le projet final est moins révolutionnaire qu'ambitionné et n'atteint les objectifs que dans une certaine mesure. Nous voyons encore un potentiel important en termes d'incitations et de moyens permettant de favoriser de manière consistante l'innovation ainsi que le développement du système et du secteur en général.

Dichotomie entre, d'un côté, une volonté d'inciter les entreprises à agir de manière entrepreneuriale, à accroître leur efficience, et de l'autre, une volonté d'imposer une plus grande force contraignante notamment en généralisant l'obligation d'établir des réserves spéciales à affectation obligatoire en cas d'excédent.

Le choix des variantes est moyennement satisfaisant en raison du manque de réalisme de la variante séparation partielle. En effet, dans l'optique « un voyage, un billet, un système », transmettre les compétences de l'offre de bus et bateaux aux cantons semblent plutôt un retour en arrière en raison de la volonté d'aller toujours plus loin dans le caractère national du système. S'ajoute à cela le besoin de moyens importants au niveau cantonal qui seraient nécessaires ainsi que le fort développement de relations intercantionales qu'il faudrait établir (env. 15% des lignes de bus et de bateau vont au-delà des frontières cantonales, de même que pour environ 60% des lignes ferroviaires).

A. Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »

a. Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

Oui cette variante est rejetée à juste titre. Comme indiqué à la question 3, il est peu logique de transférer la commande de l'ensemble de l'offre aux cantons. Va à l'encontre de l'optique « 1 voyage 1 billet 1 système », d'autant plus qu'il y a une forte proportion de lignes qui vont au-delà des frontières cantonales. L'expansion de l'infrastructure ferroviaire revêt une importance nationale, l'expérience client doit être garantie de manière uniforme partout en Suisse, et ces points ne peuvent pas être réglementés par les cantons seuls.

b. Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

Non cette thématique ne doit pas être remise à plat. Idem explication point 3 et 4. Une répartition stricte des tâches seraient difficile à mettre en œuvre en raison des nombreuses lignes intercantionales (60% des lignes ferroviaires et environ 15% des lignes de bus et de bateau). Le transport régional de voyageurs est une préoccupation nationale.

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

Non les nouvelles possibilités ne sont pas suffisantes. Les entreprises de transports publics ne sont que partiellement en mesure d'innover. En effet, au regard de la législation actuelle, les fonds ne peuvent pas ou que relativement peu être utilisés pour des projets d'investissements innovants. A cela s'ajoute le fait que le développement des transports publics régionaux ne peut pas être financé que par le biais de gain d'efficacité des entreprises de transports.

Le fonds prévu, soit 5 millions par an, constitue un pas en avant mais est clairement insuffisant. Le risque est que seule les entreprises d'une certaine taille telles que CFF, BLS ou CarPostal aient les ressources nécessaires pour investir, en complément à ce fonds, dans l'innovation. Car en plus des moyens financiers, les charges administratives nécessaires à la constitution de dossiers donnant accès à ces fonds sont relativement lourdes et constituent des obstacles importants qui peuvent retarder voire contribuer à annihiler un projet en raison d'un manque de ressources humaines. Il est nécessaire de conserver une approche pragmatique, réalisable à court terme et aussi peu bureaucratique que possible afin de permettre au secteur, y compris les « petites » entreprises, d'innover et de progresser.

Le système de bonus-malus, en lien avec les critères de performance, peut avoir un effet pervers, soit celui d'enfoncer encore plus une entreprise qui au contraire aurait besoin de fonds supplémentaires pour passer la rampe et atteindre les niveaux de satisfaction souhaités.

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

Les normes mentionnées pour l'utilisation des excédents ont, au contraire, un effet démotivant, pour ne pas dire opposé, par rapport aux objectifs d'incitations à l'amélioration des services. Les entreprises s'engagent d'ores et déjà pour un système efficient, et le système de transports publics en Suisse se trouve parmi les bons élèves au niveau international. Cela va dans le même sens que les points 3, 4 et 5. Une précision et contrainte trop importante dans l'utilisation des excédents est opposé à la marche entrepreneuriale souhaitée. Les capacités d'agir et de réagir doivent être plus importantes, une marge de manœuvre doit être possible. Il convient de ne pas s'enliser dans des démarches administratives et normatives trop lourde qui constitueraient un frein conséquent à la réactivité et à l'innovation là où elle doit se faire à un moment donné, en lien avec l'évolution rapide des technologies, des opportunités et des besoins. Une approche à court terme doit demeurer possible.

En vue du développement du système de transports publics, il est nécessaire de pouvoir allier d'une part la disposition de ressources, financières et humaines, et d'autre part l'usage de marges de manœuvre à court, moyen et long terme afin que les entreprises soient en mesure d'innover, agir, et être réactives.

Actuellement, en ce qui concerne transN, les bénéfices dégagés par les activités annexes (non subventionnées) sont placés dans notre réserve d'activités annexes. Du moment où les potentiels bénéfices réalisés par le biais d'activités annexes non subventionnées gonfleraient les réserves et que nous ne pourrions pas disposer librement de ces mêmes réserves, nous ne voyons aucune incitation pour les entreprises. Il en va de même pour toutes les recettes annexes qui sont aujourd'hui liées à des courses spéciales et qui sont actuellement affectées aux réserves TU/TRV.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques ?

Non, il ne faut pas renforcer les critères économiques. Il est nécessaire de garantir une approche en termes de durabilité et de développement régional/national, allant ainsi au-delà d'objectifs purement économiques et permettant de conserver un financement à long terme. Dans cette idée, la concurrence entre le rail et la route, ainsi que les transports publics et privés augmentera très probablement de manière significative dans les années à venir. Cette guerre des prix ne devrait pas être aggravée inutilement au détriment de la voie ferrée et de l'ensemble du système de transport en commun en raison du faible rapport coût / bénéfice. Il est important de conserver un pied d'égalité entre les entreprises de transports publics et les entreprises privées afin d'empêcher une distorsion de la concurrence qui défavoriserait les entreprises publiques.

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (benchmarking) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

Oui, à certaines conditions.

Les entreprises sont déjà engagées en faveur de l'efficacité des transports régionaux. En raison des coûts financiers élevés, il est parfaitement compréhensible que les clients / citoyens veuillent suivre l'efficacité avec laquelle les entreprises de transports gèrent les fonds.

Nous soutenons donc des efforts visant à mettre en place un système de benchmarking global au niveau de toutes les lignes de Suisse. Toutefois, les valeurs des indicateurs doivent demeurer confidentielles au-delà des entreprises de transports et les commanditaires. Si les données sont publiées, il existe un risque qu'en raison des différences naturelles importantes (localisation géographique, caractéristiques du matériel roulant, etc.) au sein des entreprises de transport impliquées, des comparaisons inadmissibles et manifestement incorrectes soient utilisées. De plus, les données mesurables mentionnées telle qu'objectives ne le sont que partiellement et une part non négligeable de subjectivité demeure (fiabilité, ponctualités (travaux qui ne dépendent pas de nous, etc.) et propreté (jugé par 1 seule personne).

Cela doit être et rester un outil de travail, une base de données pour les entreprises, réservé exclusivement à l'amélioration des services et du système, ainsi qu'à la garantie du niveau souhaité à moyen/long terme. Il est important que toutes les entreprises de transports publics soient impliquées à égalité dans l'élaboration de cet outil, au même titre que les cantons et la Confédération.

B. Choix et conceptions des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

Nous favorisons la variante « optimisation ». Celle-ci maintient, voire renforce les aspects positifs du système actuel, tout en accordant une attention particulière à la considération nationale du TRV.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

Compte tenu des objectifs de la réforme, nous proposons qu'un prêt, de la même manière que le prêt d'engagement prévu dans la législation fédérale, soit également émis.

Afin de mieux planifier l'offre et de garantir une sécurisation du financement de manière durable, l'objectif est un accord de partenariat entre le client et l'entreprise de transport. Une prise en compte des différences entre les entreprises de transports a du sens. Dans le domaine ferroviaire, des processus de planification plus longs et synchronisés avec l'infrastructure sont indispensables.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

Suggestions d'améliorations :

Bien que la variante "séparation partielle" contienne les points positifs de la variante "optimisation", elle va encore plus loin et répartit les tâches entre le gouvernement fédéral et cantons. Les inconvénients de cette variante sont les suivants :

Une division stricte des tâches, comme le prévoit la cette variante, contredit la conception globale des transports en commun. Cela s'observe en particulier dans le transfert du transport par bus sous la responsabilité générale des cantons. Cet aspect apparaît comme incompatible avec les objectifs de la réforme pour les sociétés de transport qui produisent des services intercantonaux. De plus, malgré le système de benchmarking planifié, le trafic de bus et de bateaux peut présenter de fortes différences selon les cantons, ce qui, du point de vue du client, entre en conflit avec la garantie d'un système de transport public global.

Cependant, si l'option "séparation partielle" venait tout de même à être mise en œuvre, il est important qu'un développement coordonné de l'offre intercantonale soit toujours possible. Ceci sans réduire l'efficacité et sans affaiblir les réalisations du système actuel. Pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons, la standardisation des processus et des systèmes de commande est la condition de base pour une orientation centrée sur le client.

b. Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

Non. Le système de transport public, dans sa globalité, ne peut pas être strictement délimité en fonction des frontières cantonales. Cela se manifeste notamment dans le secteur des autobus et des bateaux avec 15% de services intercantonaux, et dans le ferroviaire avec 60% des lignes intercantionales. La prise en compte des cantons ainsi que la garantie de subsidiarité sont déjà garanties avec la variante "optimisation".

c. Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

Non. Le nouveau taux forfaitaire avec croissance du crédit indexée (inflation plus croissance de la population) est le même pour tous les cantons, quelles que soient les décisions prises par chacun d'entre eux sur le développement du service de bus. Cependant, les cantons ont une offre de lignes différente, de même en ce qui concerne la croissance, de sorte que le besoin de financement évoluera très différemment. Par conséquent, un système linéaire rigide n'est pas le bon choix, en particulier pour le développement dynamique. Il est préférable, dans le cas de la variante séparation partielle, de favoriser un développement de la somme forfaitaire dynamique et propre à chaque canton sur la base de critères économiques, commerciaux, géographiques et socio-démographiques, afin de développer davantage le système dans son ensemble sans trop de contraintes.

C. Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

Par mail à :
christoph.herren@bav.admin.ch
Confédération Suisse
DETEC
Kochergasse 6
3003 Bern

N. réf. : 531/DR/JR/KM
Ligne directe : 024 424 10 71

Yverdon-les-Bains, le 13 août 2019

Procédure de consultation « Réforme du TRV »

Monsieur,

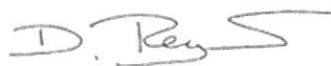
Par courrier du 17 avril 2019 vous nous avez donné la possibilité de prendre position sur la réforme du trafic régional voyageurs (TRV), et plus particulièrement de répondre au catalogue de questions annexé. Nous vous prions de prendre connaissance de notre détermination.

Notre prise de position recoupe pour l'essentiel celles de nos associations faîtières : UTP, UVTP (Union vaudoise des transports publics) ou RailPlus.

Les réponses aux questions sont identiques à celles de l'UTP et de l'UVTP. Seules les remarques peuvent varier quelque peu en fonction de l'environnement spécifique dans lequel évolue TRAVYS.

En vous remerciant de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

TRAVYS SA



Daniel Reymond
Directeur



Johann Robert
Chef Dpt Finances

Annexe : ment.

TRAVYS SA – Direction

Quai de la Thièle 32 – Case postale 387 – 1401 Yverdon-les-Bains
Tél. : 024 424 10 70 – Fax 024 424 10 80 – info@travys.ch – www.travys.ch

TRAVYS SA – Certifié ISO 9001:2015 – Entreprise formatrice





Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position de :

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☐	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☒	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☒ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☒ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☒ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: TRAVYS SA Quai de la Thièle 32 Case Postale 387 1401 Yverdon-les-Bains	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à :*
christoph.herren@bav.admin.ch.

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Les entreprises de transport ont pour objectif de proposer un système de transports publics fiable, de haute qualité et orienté. L'accent est mis sur l'idée de "Un voyage, un billet" et, par conséquent, sur "Un voyage, un système". Afin de mettre en place les transports publics sur le système global actuel, il faut, d'une part des procédures de commande simples et harmonisées et, d'autre part un financement sûr et durable, ainsi que des fonds pour la poursuite du développement du système. Les facteurs de réussite existants doivent être renforcés. La réforme du TRV répond à ces préoccupations. (Idem prise de position UTP et UVTP)

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Nous soutenons fondamentalement les objectifs de la réforme. De notre point de vue de vue, les objectifs suivants doivent être hiérarchisés :

- le financement est fiable, prévisible et stabilisé
- la prévisibilité et la planification de l'offre sont augmentées
- la procédure de commande est simplifiée et harmonisée
- les entreprises de transport reçoivent des fonds pour poursuivre le développement du système

(Idem prise de position UTP et UVTP)

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Certains objectifs peuvent être atteints avec la réforme proposée. Certains aspects ont par ailleurs déjà été implémentés. Néanmoins, nous constatons la réforme proposée est moins ambitieuse qu'initialement annoncée. Concernant le développement du système de transport public et la création d'incitations, nous voyons encore du potentiel. Les entreprises de transport ont besoin d'opportunités pour développer en permanence le système et intégrer les innovations dans le système de transport public. Le financement doit assurer cela. L'atteinte des objectifs de la réforme dépendra également du choix de la variante. L'optimisation apporte plus d'avantages et renforce les facteurs de réussite existants. L'optimisation renforce l'idée de base d'un système de transport en commun (un trajet, un système), et rend les transports en commun faciles et conviviaux. (Idem prise de position UTP)

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls » :

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Il est peu logique de commander l'ensemble de l'offre du TRV auprès des cantons. En fait, les chemins de fer ont une proportion élevée de lignes intercantionales (60%), de sorte qu'une coordination à un niveau supérieur des cantons serait nécessaire. Le chemin de fer représente 80% du trafic voyageurs régional et la demande augmente. Le développement des infrastructures ferroviaires revêt donc une importance nationale et ne peut être réglementé par le seul droit cantonal. (Idem position UTP/UVTP)

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Une séparation stricte des tâches est difficile à mettre en œuvre, car de nombreuses lignes intercantionales connectent des régions entre différents cantons (part des lignes ferroviaires intercantionales : 60% des lignes intercantionales de bus et 15% de lignes de navigation). (Globalement position UTP/UVTP)

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Afin de fournir aux clients des transports publics encore meilleurs, la Confédération et les cantons doivent soutenir les entreprises de transports par des moyens appropriés. La poursuite du développement des transports régionaux ne peut pas être financée uniquement en augmentant l'efficacité des entreprises de transport. Un financement purement lié à un projet entraîne des efforts administratifs et en ralentit la mise en place. Pour cette raison, la Confédération et les cantons doivent veiller ensemble à ce que des budgets supplémentaires suffisants soient alloués au financement du développement du système et à ce que l'indemnité puisse être adaptée. (Idem position UTP/UVTP)

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le système de transports publics suisse est déjà de grande qualité en comparaison internationale. Afin de développer davantage le système de transport et d'intégrer les innovations, les entreprises ont besoin de ressources financières. Concernant l'utilisation d'éventuels excédents, TRAVYS se rallie aux positions de l'UTP, de RailPlus et de l'UVTP en demandant que les transporteurs puissent désormais en utiliser 50% de manière libre, tandis que les 50% restants (auparavant deux tiers) serviront pour couvrir les pertes futures via une réserve spéciale. Par ailleurs, dans le cas où un mandat de TRV est gagné à la suite d'un appel d'offre, l'entreprise devrait pouvoir disposer librement des éventuels excédents en provenance de ces appels d'offres.

Cette demande est basée sur le contenu de la consultation préalable de l'année dernière. Pour TRAVYS, il ne s'agit pas de faire bénéficier des tiers, ou les actionnaires, des excédents d'une activité fortement subventionnée, mais de laisser une marge de manœuvre plus grande qu'aujourd'hui pour réinvestir de manière ciblée dans les activités liées au transport.

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Il est important que les critères continuent de garantir une desserte sur une base durable, finançable à long terme. Des éléments de politique cantonale ou de développement économique régional doivent être pondérés avec l'aspect purement économique (Idem position UTP/UVTP)

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les entreprises de transport sont attachées à un transport régional efficace. Il est compréhensible que les commanditaires souhaitent évaluer l'efficacité avec laquelle les entreprises de transport gèrent les fonds reçus et la qualité pour les clients de l'offre commandée. Par expérience cependant, un système de benchmark seul ne suffit pas pour répondre à ces questions. Divers systèmes auxquels TRAVYS participe ou a participé (UTP, UVPT, RailPlus, OFT) démontrent les limites du système de benchmark.

TRAVYS souhaite, comme les associations faîtières de la branche, que l'on tende vers l'élaboration d'une méthodologie uniforme d'analyse comparative.

TRAVYS demande que les entreprises de transport puissent participer, via les associations faîtières comme RailPlus ou UTP, à l'élaboration d'un tel instrument avec les cantons et la Confédération.

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle » ?

☒ Variante « optimisation »

☐ Variante « séparation partielle »

☐ Aucune

Remarques :

TRAVYS soutient clairement la variante "optimisation", car elle conserve les aspects positifs du système actuel (unicité du système quel que soit le système de transport considéré). Même avec un seul canton commanditaire, le risque que les processus de commande entre les prestations ferroviaires et routières divergent significativement à l'avenir est important, avec le risque d'une complexité administrative et donc des coûts en croissance.

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles :

Dans le but de coordonner les synergies de planification, les interdépendances entre systèmes et les processus administratifs et politiques, il serait souhaitable de prendre en compte l'ensemble du processus de commande, soit les durées des concessions (12 ans) les offres TRV (4 ans), les conventions sur les prestations de l'infrastructure (4 ans) ainsi que la coordination entre infrastructure et procédure de commande du TRV.

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle » ?

☒ OUI

☐ NON

Si oui, lesquelles :

Bien que la variante "séparation partielle" contienne les points positifs de l'option "optimisation", elle va encore plus loin et redéfinit les tâches entre la Confédération et les cantons. Voici les inconvénients de cette variante : une division stricte des tâches, telle qu'envisagée par la "séparation partielle", contredit l'idée générale du système des transports publics. Par exemple, dans l'article 16 sur le trafic direct, la "séparation partielle" propose que les cantons (ou les entreprises produisant des tarifs et des tickets communs pour les transports longue distance, régionaux et locaux) annulent les ajustements des lignes secondaires. L'affirmation selon laquelle les cantons peuvent imposer des dérogations dans le système tarifaire du trafic direct contredit l'idée d'un trafic direct convivial ainsi que la compétence tarifaire des entreprises de transports publics. En outre, l'option de "séparation partielle" comporte des risques pour les lignes de bus et de bateaux du trafic passagers régional opérant dans plusieurs cantons. Au lieu de bénéficier d'un processus de commande simplifié et harmonieux, ceux-ci peuvent être confrontés à une législation et à des compétences différentes selon les cantons.

Les dérogations prévues à l'article 32 ne devraient pas être abrogées. S'agissant d'un transport convivial et efficace, il convient de continuer à veiller à ce que le prix, la qualité ou la quantité de l'offre de transport améliorée dans un contrat de marché public soient respectés. Si l'option "séparation partielle" devait être mise en œuvre, nous demandons qu'un développement de l'offre intercantonale soit possible sans réduire l'efficacité, et que les performances du système actuel soient maintenues. La normalisation des processus et des systèmes (de commande) est une exigence fondamentale pour les entreprises de transport opérant dans plusieurs cantons. (Globalement selon position UTP et UVTP).

b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Une répartition stricte des tâches entre la Confédération et les cantons est difficile à mettre en œuvre. (Idem Position UTP/UVTP).

c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le nouveau taux forfaitaire pour les bus avec croissance du crédit indexée (inflation plus croissance de la population) est le même pour tous les cantons, quelles que soient les décisions prises par chacun d'entre eux sur le développement du service de bus. Cependant, la situation de départ quant au niveau de l'offre est différente au départ. Selon le niveau de maturité du réseau des transports publics et le développement économique, les besoins de financement évolueront de manière différenciée. Par conséquent, un système linéaire et rigide n'est pas le bon. Dans le cas de la « séparation partielle » nous plaçons en faveur d'un développement du montant forfaitaire dynamique et propre à chaque canton sur la base de critères économiques et commerciaux afin de développer davantage le système global (Idem Position UTP/UVTP)

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Vous avez communiqué au cours du premier semestre que l'instrument de la concession fera l'objet d'une évaluation externe. Dans le cadre de cette consultation, nous supposons que la concession est basée sur la réforme du TRV. Si ce n'est pas le cas, il faudrait se repositionner et la réforme du TRV devrait être relancée si des bases juridiques essentielles peuvent changer. (Globalement selon position UTP/UVTP).

konsultationen@bav.admin.ch
(pdf und Word)

Glattbrugg, 19. Juli 2019 / MK

Reform des regionalen Personenverkehrs – Vernehmlassungsantwort VBG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir unterstützen die Variante „Teilentflechtung“, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass auf ein nationales Benchmarking für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt werden, verzichtet wird. Unter nationalem Benchmarking ist insbesondere ein System zu verstehen, bei dem der Bund die quantitativen und qualitativen Kennzahlen vorgibt. Dies widerspricht bei nicht vom Bund mitbestellten und mitfinanzierten Leistungen dem Subsidiaritätsprinzip, auf dem die Variante „Teilentflechtung“ basiert.

ANTRAG zu Variante „Teilentflechtung“:

Die Variante „Teilentflechtung“ wird unterstützt, sofern Art. 31a^{bis} Abs. 1 PBG wie folgt ergänzt wird:

¹ Das BAV ist befugt, nur im Zusammenhang mit der Angebotsbestellung gemäss Art. 28 Abs. 1 finanzielle und qualitative Kennzahlen bei den Unternehmen zu erheben und zu bearbeiten.

Begründung:

Die Federführung im Bestellprozess im Regionalen Personenverkehr (RPV) soll und liegt bei der Variante „Teilentflechtung“ richtigerweise bei den Kantonen. In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips ist daher auch die Hauptverantwortung für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen primär auf Ebene der Kantone anzusiedeln. In der Variante „Teilentflechtung“, bei welcher der Bund nicht mehr als Besteller von Busleistungen auftritt, muss dies für die von den Kantonen und Gemeinden allein bestellten und finanzierten Linien absolut gelten. Eine wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene

zentralistische Lösung beim Benchmarking widerspricht dem Subsidiaritätsprinzip und ist abzulehnen. Sie ist auch in Bezug auf die interkantonalen Linien im RPV nicht notwendig. Die Kantone sind durchaus in der Lage dort, wo sie es für zweckmässig halten, zusammenzuarbeiten. Das wird durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt: Benchmarksysteme, die sich in einzelnen Kantonen und den dort tätigen Verkehrsunternehmen bewährt haben, werden von anderen Kantonen übernommen, wenn sie ihren Bedürfnissen dienen.

Ein nationales Benchmarking, das alle Regional- und Ortsverkehrsleistungen umfasst, müsste demgegenüber zahlreichen Zielen und Anliegen gleichzeitig genügen, wenn es von allen Verkehrsunternehmen und Kantonen schweizweit akzeptiert werden soll. Dadurch würden die Aussagekraft und damit die angestrebten Steuerungs- und Anreizeffekte deutlich vermindert. Zudem wären regelmässig notwendige Anpassungen beim Modell mit derart vielen Akteuren kaum in vernünftiger Zeit möglich. Dies dürfte im Ergebnis dazu führen, dass mit grossem Aufwand ein schweizweites, wenig aussagekräftiges System mit sehr geringem Steuerungs- und Anreizeffekt aufgebaut würde.

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass in beiden vernehmlasssten Varianten auf ein nationales Benchmarking gänzlich verzichtet werden soll. In der Variante „Teilentflechtung“ ist der Verzicht aber für die nur von Kanton und Gemeinden bestellten Linien gemäss Subsidiaritätsprinzip zwingend.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

1. *Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?*

2. *Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?*

3. *Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?*

In der Variante „Teilentflechtung“ sind ein Beitrag zur Vereinfachung des Bestellprozesses und die Schaffung klarerer Zuständigkeiten enthalten.

4. *Fragen zur Variante «Kantonalisierung»*

- a) *Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?*

JA

Mit den vorgegebenen Rahmenbedingungen dieser Reform wurde die Variante zu Recht verworfen.

Eine volle Entflechtung der Bestell- und Finanzierungsverantwortung im Bus- und allenfalls Bahnbereich wäre im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» zu prüfen.

- b) *Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?*

JA

vgl. Antwort 4 a)

5. *Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?*

JA

Die Finanzierungsmöglichkeiten sind bereits heute ausreichend. Die Vorlage präzisiert nur die gesetzliche Bestimmung von Art. 31 Abs. 2 PBG. Bezüglich Innovationsfinanzierung entsteht gegenüber heute keine grosse Änderung.

6. *Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?*

JA

Die Verwendung bleibt grundsätzlich gleich wie bisher, was begrüsst wird.

7. *Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?*

8. *Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?*

NEIN

Wir sind der Auffassung, dass in beiden Varianten auf ein nationales Benchmarking ganz verzichtet werden sollte.

Für den Fall, dass trotzdem ein nationales Benchmarking eingeführt werden sollte, muss es sich zwingend auf die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien beschränken, **vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG** für die Variante „Teilentflechtung“.

9. *Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?*

„TEILENTFLECHTUNG“ MIT VORBEHALT

Wir favorisieren die Variante „Teilentflechtung“, da sie die Aufgaben, Kompetenzen und

Verantwortlichkeiten im Busbereich klarer aufteilt. Dem Prinzip der Subsidiarität ist konsequent Rechnung zu tragen. Das heisst, dass es auch in Bezug auf das Benchmarking vorbehaltlos anzuwenden ist (**Vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG**).

10. *Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?*

JA

Die Variante „Optimierung“ stärkt in verschiedenen Punkten die Kompetenzen des Bundes und schwächt jene der im Bestellprozess federführenden Kantone. **Wir beantragen daher, dass auf ein nationales Benchmarking grundsätzlich zu verzichten ist (Art. 31a^{bis}). Das kantonale Benchmarking genügt. Als Verkehrsunternehmen wollen wir nicht 3 Benchmarking-Systeme: eines vom Bund, eines vom Kanton und ein Eigenes zwischen den einzelnen Linien. Da das Benchmarking-System vom Bund aufgrund der regionalen Verschiedenheiten am wenigsten aussagekräftig ist, ist auf dieses prinzipiell zu verzichten!**

Als Mindestforderung gilt, dass auf ein nationales Benchmarking für allein durch Kanton und Gemeinden finanzierte Leistung verzichtet wird. Das bedeutet konkret, dass bezüglich Mindestanforderung unser Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG auch für die Variante „Optimierung“ gilt. Zudem:

Zielvereinbarungen sollten nur dann abgeschlossen werden, wenn ein konkreter Bedarf besteht und nicht generell. Laut Vernehmlassungsvorlage sollen Zielvereinbarungen (Art 31a^{ter}) in beiden Varianten für alle gemeinsam bestellten Angebote neu zwingend sein. Ausnahmen sollen durch den Bund geregelt werden. Die Absicht ist es, mehr Planungssicherheit und die frühzeitige Einigung über Eckpunkte zur Angebots- und Kostenentwicklung zu erreichen. Die mittelfristige Finanzierung der Transportunternehmen wird heute im Kanton Zürich über (verbindliche) Finanzplanungen gesteuert. Die Angebotsplanung wird im Bus- und Trambereich in zweijährigen Planungszyklen festgelegt. Zielvereinbarungen werden nur dann abgeschlossen, wenn sich aus finanziellen und qualitativen Gründen eine Notwendigkeit dafür ergibt.

Zwingende Zielvereinbarungen für alle Transportunternehmen schaffen daher keinen Mehrwert, sondern bedeuten nur zusätzlichen administrativen Aufwand!

Diese Regelung macht wenig Sinn und führt zu einem aufwändigeren Bestellverfahren, da die Finanzplanungen, die rollend erstellt werden müssen, nicht hinfällig werden. Auf die Vorgabe, dass Zielvereinbarungen zwingend abgeschlossen werden müssen, ist daher zu verzichten.

Als Mindestforderung wird verlangt, dass die Ausnahmeregelungen so gestaltet werden, dass die Kantone die Ausnahmen im Einvernehmen mit dem Bund bestimmen können.

11. *Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:*

a) *Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?*

JA

Auf ein nationales Benchmarking für Busse ist zu verzichten (**vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG**).

Die weiteren Verbesserungsvorschläge zur Variante „Optimierung“ gelten auch für die Variante Teilentflechtung.

Bezüglich der Zielvereinbarungen sind die Nachteile nicht ganz so gravierend wie in der Variante „Optimierung“, weil sie nur für Bahnangebote zwingend vorgeschrieben sind. Es bleibt aber trotzdem ein nicht notwendiger administrativer Zusatzaufwand, der allerdings deutlich geringer ist als bei der Variante „Optimierung“.

Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

JA

Die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips ist in dieser Variante zentral, da der Grundgedanke eine Aufgabenentflechtung ist.

b) *Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?*

JA

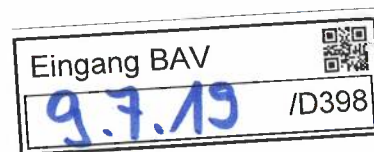
12. *Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht*

NEIN

Freundliche Grüsse
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG



Matthias Keller
Direktor



Bundesamt für Verkehr
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
3003 Bern

- ☐ zur Info
- ☐ zur Beantwortung (D / AC)
- ☐ zur Beurteilung
- ☐ Frist: _____

Luzern, 8. Juli 2019

Stellungnahme zur RPV-Reform

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler, *lieber Peter*

Gerne unterbreiten wir Ihnen gemeinsam mit diversen anderen Transportunternehmen, eine Stellungnahme zur anstehenden RPV-Reform.

Die Transportunternehmen wünschen sich bekanntlich mehr Handlungsspielraum und gleichzeitig eine höhere Planungssicherheit in Form einer grösseren langfristigen Verbindlichkeit. Als Erbringer von öV-Transportleistungen haben wir Verständnis, dass der Bund – aber auch die Kantone – als Besteller mehr Effizienz und verbesserte Möglichkeiten zur Qualitätssicherung und Qualitätssteuerung der bestellten Leistung erwarten. Wir gehen mit Ihnen einig, dass für die öV-Kundinnen und öV-Kunden die hohe Qualität und das dichte Angebot im Regionalverkehr gewährleistet bleiben sollen. Wir begrüssen es, dass mit der RPV-Reform den Bedürfnissen der verschiedenen Branchenbeteiligten Rechnung getragen wird.

Grundsätzlich verweisen wir auf die Branchenstellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), aus welcher etwa hervorgeht, dass die Branche fast unisono die **Variante „Optimierung“** favorisiert. Aus diesem Grund verzichten wir, die entsprechenden Argumente für diese Haltung zu wiederholen, respektive den Fragebogen auszufüllen, sondern verweisen auch hier auf die VöV-Stellungnahme.

Jedoch möchten wir auf zwei Aspekte gesondert und besonders eingehen (im Fragebogen unter „Weitere Bemerkungen“: *Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?*):

a) Ausweitung der Möglichkeiten zur freien Gewinnverwendung

Im Nachgang an die Vorkommnisse bei PostAuto besteht aktuell die Tendenz, den unternehmerischen Handlungsspielraum der Transportunternehmen wieder einzuschränken. Dies wäre aber – nach den vergangenen Bahnreformen, die den unternehmerischen Spielraum der Unternehmen bewusst vergrössern – der falsche Ansatz. Es sollte darauf geachtet werden, dass mit Umsicht reagiert und nicht „überreagiert“ wird. Wir vertreten die Auffassung, dass der Spielraum für die freie Gewinnverwendung auf 50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinns erhöht werden sollte (Änderung von Art. 36 PBG). Damit soll u.a. die Finanzierung von Innovationen erleichtert werden.

b) Finanzierung von Innovationen

Die schweizerische öV-Branche ist durch Kooperation unter den Marktteilnehmern gekennzeichnet. Die Errungenschaften des schweizerischen öV wären ohne die Kooperation der Transportunternehmen, die im heutigen und bewährten Regime bewusst nicht in einem „harten“ (Ausschreibungs-)Wettbewerb zu einander stehen, nicht möglich. Anstelle des harten Wettbewerbs greifen als wirksame ordnungspolitische Instrumente einerseits das Systems des *Benchmarks* und andererseits der „Wettbewerb der Ideen“ – einer typischen Eigenheit des schweizerischen öV-Systems. Im Rahmen dieses „Ideenwettbewerbs“ ist Innovation nicht nur bei einem grossen Systemführer (z.B. SBB) zugelassen, sondern auch bei den kleinen und mittleren Unternehmen. Gerade letztere haben in der Vergangenheit ihre Innovationskraft gezeigt und ebenfalls spürbar zu Innovationen beigetragen oder solche lanciert (z.B. fairtiq, lezzgo u.v.a.m.). öV-Innovationen sind nur in einem gesunden Klima der Kooperation und des Ideenwettbewerbs („Koopetition“) möglich. Dies muss aber von Seite der Regulierungsbehörde (BAV) bzw. durch die Bestellerseite auch gewünscht sein und künftig weiterhin zugelassen werden. Denn auch in der öV-Branche kosten Innovationen Geld und sind zu finanzieren. Für die Finanzierung von öV-Innovationen gibt es mehrere Möglichkeiten:

- Freiere Verwendung des Gewinns (vgl. lit.a);
- Bereits im Zeitpunkt der Offertabgabe bekannte Innovationen, die in den Offerten von den Bestellern als anrechenbare Kosten anerkannt werden;
- bei noch nicht bekannten (künftigen) Innovationen: Innovationspauschalen, die in den Offerten als Prozentsatz des abgeltungsberechtigten öV-Gesamtaufwandes anerkannt und eingerechnet werden dürfen (z.B. 0,5 % oder 1,0% des Gesamtaufwands), gegebenenfalls limitiert auf einen Maximalbetrag.

Wir plädieren dafür, dass solche Möglichkeiten im Rahmen der anstehenden RPV-Reform ins Personenbeförderungsgesetz an geeigneter Stelle aufgenommen werden. Die Transportunternehmen sollten höhere Effizienzanreize zur Finanzierung innovativer Projekte erhalten.

Wir sind überzeugt, dass die schweizerische öV-Branche – auch im Quervergleich zum Ausland – nur dann weiterhin Erfolg haben wird, wenn die Möglichkeiten zur Finanzierung von Innovationen nicht eingeschränkt, sondern erhalten bzw. ausgebaut werden.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, in Ergänzung zur VöV-Stellungnahme die obigen zwei Aspekte besonders zu betonen und im Rahmen unserer Stellungnahme separat einzubringen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Verkehrsbetriebe Luzern AG



Yvonne Hunkeler
Verwaltungsratspräsidentin



Dr. Norbert Schmassmann
Direktor

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Zustellung per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch
(pdf und Word)

15. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Vernehmlassungsantwort VBZ

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zu obiger Vorlage von der wir gerne wie folgt Gebrauch machen:

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

1. *Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?*

NEIN

Die Anliegen sind zwar grundsätzlich berechtigt, da es vor allem um Optimierungen geht. Das System des regionalen Personenverkehrs (RPV) hat sich aber bewährt und erbringt die Leistungen verhältnismässig kostengünstig, effizient und in guter bis sehr guter Qualität. Mit der Einführung des vierjährigen Verpflichtungskredit des Bundes und weiteren Anpassungen (Etablierung Planungsprozesse mit der Umsetzung von FABI, verbesserte finanzielle Steuerungsinstrumente in den Kantonen) wurden die wesentlichen Massnahmen bereits im Vorfeld der RPV-Reform im Sinne der Motion umgesetzt. Damit konnten wichtige Teilziele, die mit der Motion und im Rahmen des Projektes Reform RPV formuliert wurden, bereits erreicht werden. Der verbleibende Reformbedarf ist gering und das System wird durch die Variante „Optimierung“ nicht verbessert.

Mit der Variante „Teilentflechtung“ wird das Prinzip der Subsidiarität verbessert. Die VBZ würden dies begrüßen.

2. *Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?*

NEIN

Auch hier gilt, dass die ursprünglichen Reformziele grundsätzlich berechtigt waren. In Bezug auf die Ziele der Finanzierungssicherheit, der Planbarkeit des Angebots und der Gesamtsicht wurden die wichtigen Massnahmen aber bereits umgesetzt. Bei den übrigen Zielen sehen wir keine wesentlichen Verbesserungen durch die Reform.

3. *Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?*

NEIN

Einige wichtige Ziele wurden bereits anderweitig erreicht. Mit den verbleibenden konkreten Vorschlägen der vorliegenden Reform in der Variante „Optimierung“ werden kaum Verbesserungen im Sinne der Zielsetzungen erreicht. Vielmehr ist zu befürchten, dass der Bestellprozesses verkompliziert statt vereinfacht wird.

In der Variante „Teilentflechtung“ sind immerhin ein Beitrag zur Vereinfachung des Bestellprozesses und die Schaffung klarerer Zuständigkeiten enthalten.

Bezüglich Schaffung von Anreizen sehen die VBZ noch Potential. So brauchen Transportunternehmen Möglichkeiten, das System kontinuierlich weiterzuentwickeln und Innovationen in das öV-System einzubringen. Die Finanzierung ist hierfür sicherzustellen.

4. *Fragen zur Variante «Kantonalisierung»*

a) *Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?*

JA

Mit den vorgegebenen Rahmenbedingungen dieser Reform wurde die Variante zu Recht verworfen. Eine volle Entflechtung der Bestell- und Finanzierungsverantwortung im Bus- und allenfalls Bahnbereich wäre im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» zu prüfen.

b) *Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?*

JA

vgl. Antwort 4 a)

5. *Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?*

NEIN

Die Weiterentwicklung des Regional- und Ortsverkehrs kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Um den Kundinnen und Kunden im Zeitalter der Digitalisierung einen noch besseren öffentlichen Verkehr

anbieten zu können, müssen die Transportunternehmen von Bund, Kantonen und Gemeinden mit finanziellen Mitteln zur Entwicklung von neuen bzw. zur weiteren Optimierung von bestehenden Marktleistungen unterstützt werden. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativem Aufwand und verzögert die Umsetzung. Daher ist durch Bund, Kantone und Gemeinden sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

6. *Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?*

NEIN

Bezüglich Gewinnverwendung beantragen wir, dass die Transportunternehmen neu generell 50 Prozent des Gewinns frei verwenden können, während die übrigen 50 Prozent zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind. Art. 36 Abs. 2 PBG ist daher wie folgt anzupassen:

² Übersteigen die Erträge und Abgeltungen die Gesamtaufwendungen für die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebote inklusive allein bestellter Angebotsverbesserungen dieser Angebote, so weist das Unternehmen mindestens **die Hälfte** dieses Überschusses einer Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zu. Übersteigt die Spezialreserve 25 Prozent des Jahresumsatzes der gemeinsam bestellten Angebote oder den Betrag von 12 Millionen Franken, so steht der Überschuss dem Unternehmen zur freien Verfügung.

7. *Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?*

JA MIT VORBEHALT

Die Vorlage macht hierzu keine konkreten Vorschläge. Grundsätzlich kann dieses Anliegen zwar unterstützt werden. Die heutigen Kriterien für die Definition des RPV und die Bestimmung des Überangebots sowie des Linienverlaufs sind zwingend anzupassen. Wie weit neue Kriterien auf Basis von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen mit der Sicherstellung einer Grundversorgung und den verkehrlichen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden können, kann ohne Kenntnis der neuen Kriterien nicht beurteilt werden.

8. *Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?*

NEIN

Wir sind der Auffassung, dass in beiden Varianten auf ein nationales Benchmarking ganz verzichtet werden sollte.

Für den Fall, dass trotzdem ein nationales Benchmarking eingeführt werden sollte, muss es sich zwingend auf die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien beschränken, vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG für die Variante „Teilentflechtung“ gemäss Antwort 9.

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

VARIANTE TEILENTFLECHTUNG MIT VORBEHALT

Die Variante „Optimierung“ wird von uns als kritisch beurteilt. Die wichtigsten Massnahmen betreffen Präzisierungen und Anpassungen von Instrumenten, die im Personenbeförderungsgesetz (PBG) bereits bestehen, wie zum Beispiel das Benchmarking, die Zielvereinbarungen und das Bonus-Malus-System. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird der Bestellprozess nicht vereinfacht und es wird auch kein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der weiteren Reformziele geleistet. Es ist vielmehr zu befürchten, dass der Bestellprozess verkompliziert wird, wenn neu zusätzlich zu den bestehenden Planungsinstrumenten der Abschluss von Zielvereinbarungen über vier bis sechs Jahre für alle Transportunternehmen zwingend vorgeschrieben wird. Zudem soll ein nationales Benchmarking für alle bestellten Linien des öffentlichen Verkehrs eingeführt werden, was wir ablehnen.

Die Variante „Teilentflechtung“ geht deutlich weiter. Die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen werden neu klarer zugeteilt als bisher. Bund und Kantone werden nur noch die Bahnangebote gemeinsam bestellen. Bus- und Schifffleistungen werden neu allein durch die Kantone bestellt. Der Bund beteiligt sich an den Bus- und Schiffsleistungen mit einer Pauschale, die mit dem Bevölkerungswachstum und der Teuerung indexiert wird und für alle Kantone gleich ist. Mit dieser Variante entfallen die Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen Orts- und Regionalverkehr im Busbereich. Die Kantone erhalten mehr Verantwortung und Autonomie. Insbesondere können sie das Bestellverfahren nach ihren Bedürfnissen gestalten und sind allein für die finanzielle Steuerung verantwortlich. In diesem Bereich wird dem Grundsatz der Subsidiarität weitgehend Rechnung getragen. Insgesamt werden die Ziele der Vereinfachung und der Schaffung klarer Zuständigkeiten erreicht. Zudem wird die Finanzierung durch die Indexierung der Bundespauschale verlässlicher und berechenbarer. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Variante „Teilentflechtung“, allerdings mit dem nachfolgenden gewichtigen Vorbehalt:

In beiden Varianten wird ein nationales qualitatives und finanzielles Benchmarking vorgegeben, das gemäss Gesetzesvorlage die gesamten bestellten ÖV-Leistungen umfasst, also sowohl den Regional- wie auch den Ortsverkehr. In der Vernehmlassungsvorlage wird zwar erläutert, dass der Umfang des Benchmarking noch abzuklären wäre und dass eine Differenzierung nach vom Bund mitbestellten Linien einerseits und nur von Kantonen und Gemeinden bestellten Linien andererseits möglich wäre. Der Bund bevorzuge aber ein möglichst einheitliches System.

Wir unterstützen die Variante „Teilentflechtung“ daher nur unter der Voraussetzung, dass auf ein nationales Benchmarking für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt werden, verzichtet wird. Unter nationalem Benchmarking ist insbesondere ein System zu

verstehen, bei dem der Bund die quantitativen und qualitativen Kennzahlen vorgibt. Dies widerspricht bei nicht vom Bund mitbestellten und mitfinanzierten Leistungen dem Subsidiaritätsprinzip, auf dem die Variante „Teilentflechtung“ basiert. **Die Variante „Teilentflechtung“ wird daher unterstützt, sofern Art. 31abis Abs. 1 PBG wie folgt ergänzt wird:**

¹ Das BAV ist befugt, nur im Zusammenhang mit der Angebotsbestellung gemäss Art. 28 **Abs. 1** finanzielle und qualitative Kennzahlen bei den Unternehmen zu erheben und zu bearbeiten.

Begründung:

Die Federführung im Bestellprozess im RPV liegt bei der Variante „Teilentflechtung“ richtigerweise bei den Kantonen. In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips ist daher auch die Hauptverantwortung für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen primär auf Ebene der Kantone anzusiedeln. In der Variante „Teilentflechtung“, bei welcher der Bund nicht mehr als Besteller von Busleistungen auftritt, muss dies für die von den Kantonen und Gemeinden allein bestellten und finanzierten Linien absolut gelten. Eine wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene zentralistische Lösung beim Benchmarking widerspricht dem Subsidiaritätsprinzip und ist abzulehnen. Sie ist auch in Bezug auf die interkantonalen Linien im RPV nicht notwendig. Die Kantone sind durchaus in der Lage dort, wo sie es für zweckmässig halten, zusammenzuarbeiten. Das wird durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt: Benchmarksysteme, die sich in einzelnen Kantonen und den dort tätigen Verkehrsunternehmen bewährt haben, werden von anderen Kantonen übernommen, wenn sie ihren Bedürfnissen dienen. Die Qualität und die finanzielle Entwicklung im RPV und im Ortsverkehr werden bereits heute in den meisten Kantonen effizient und kostengünstig gesteuert. Das Benchmarking wird vielerorts seit Jahren mit Methoden und Instrumenten durchgeführt, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Kantone und Verkehrsunternehmen abgestimmt sind. Im Kanton Zürich wird für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen seit rund 20 Jahren sowohl ein finanzielles als auch ein qualitatives Benchmarking angewendet. Beide haben sich sehr bewährt und sind für die finanzielle und qualitative Steuerung der Verkehrsunternehmen im ZVV zentrale Instrumente. Die Systeme wurden und werden laufend weiterentwickelt und angepasst und können durch ein nationales System nicht ersetzt werden.

Ein nationales Benchmarking, das alle Regional- und Ortsverkehrsleistungen umfasst, müsste zahlreichen Zielen und Anliegen gleichzeitig genügen, wenn es von allen Verkehrsunternehmen und Kantonen schweizweit akzeptiert werden soll. Gerade im Bereich von Buslinien sind das Umfeld und die Anforderungen in den verschiedenen Regionen und Einsatzformen (dünnbesiedelter ländlicher Raum bis grossstädtischer Verkehr mit frequenzstarken Linien und Doppelgelenktrolleybussen bis kleinen Quartierbuslinien mit Sprintern) allzu unterschiedlich, als dass sie in einem aussagekräftigen nationalen Benchmarking erfasst werden könnten. Mit der wesentlich verminderten Aussagekraft

eines derart komplexen Benchmarkingsystems würden auch die angestrebten Steuerungs- und Anreizeffekte deutlich vermindert. Zudem wären regelmässig notwendige Anpassungen beim Modell mit derart vielen Akteuren kaum in vernünftiger Zeit möglich. Dies dürfte im Ergebnis dazu führen, dass mit grossem Aufwand ein schweizweites, wenig aussagekräftiges System mit sehr geringem Steuerungs- und Anreizeffekt aufgebaut würde.

Wir sind daher grundsätzlich der Auffassung, dass in beiden vernehmlasssten Varianten auf ein nationales Benchmarking verzichtet werden sollte. In der Variante „Teilentflechtung“ ist dieser Verzicht für die nur von Kanton und Gemeinden bestellten Linien gemäss Subsidiaritätsprinzip sogar zwingend.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

JA

Die Variante „Optimierung“ stärkt in verschiedenen Punkten die Kompetenzen des Bundes und schwächt jene der im Bestellprozess federführenden Kantone. Wir beantragen daher, dass auf ein nationales Benchmarking grundsätzlich zu verzichten ist (Art. 31a^{bis}). Als Mindestforderung gilt, dass auf ein nationales Benchmarking für allein durch Kanton und Gemeinden finanzierte Leistung verzichtet wird. Das bedeutet konkret, dass bezüglich Mindestanforderung unser Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG auch für die Variante „Optimierung“ gilt.

Zielvereinbarungen sollten nur dann abgeschlossen werden, wenn ein konkreter Bedarf besteht. Laut Vernehmlassungsvorlage sollen Zielvereinbarungen (Art 31a^{ter}) in beiden Varianten für alle gemeinsam bestellten Angebote neu zwingend sein. Ausnahmen sollen durch den Bund geregelt werden. Die Absicht ist es, mehr Planungssicherheit und die frühzeitige Einigung über Eckpunkte zur Angebots- und Kostenentwicklung zu erreichen. Die mittelfristige Finanzierung der Transportunternehmen wird heute im Kanton Zürich über (verbindliche) Finanzplanungen gesteuert. Die Angebotsplanung wird im Bus- und Trambereich in zweijährigen Planungszyklen festgelegt. Zielvereinbarungen werden nur dann abgeschlossen, wenn sich aus finanziellen und qualitativen Gründen eine Notwendigkeit dafür ergibt. Zwingende Zielvereinbarungen für alle Transportunternehmen schaffen im Kanton Zürich daher keinen Mehrwert, sondern bedeuten nur zusätzlichen administrativen Aufwand. Diese Regelung macht wenig Sinn und führt zu einem aufwändigeren Bestellverfahren, da die Finanzplanungen, die rollend erstellt werden müssen, nicht hinfällig werden. Auf die Vorgabe, dass Zielvereinbarungen zwingend abgeschlossen werden müssen, ist daher zu verzichten.

Als Mindestforderung wird verlangt, dass die Ausnahmeregelungen so gestaltet werden, dass die Kantone die Ausnahmen im Einvernehmen mit dem Bund bestimmen können.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) *Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?*

JA

Auf ein nationales Benchmarking für Busse ist zu verzichten (**vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG**).

Die weiteren Verbesserungsvorschläge zur Variante „Optimierung“ gelten auch für die Variante Teilentflechtung. Bezüglich der Zielvereinbarungen sind die Nachteile nicht ganz so gravierend wie in der Variante „Optimierung“, weil sie nur für Bahnangebote zwingend vorgeschrieben sind. Es bleibt aber trotzdem ein nicht notwendiger administrativer Zusatzaufwand, der allerdings deutlich geringer ist als bei der Variante „Optimierung“.

- b) *Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?*

JA

Die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips ist in dieser Variante zentral, da der Grundgedanke eine Aufgabenentflechtung ist. Ohne weitgehende Autonomie der Kantone für den Busbereich macht diese Variante keinen Sinn.

- c) *Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?*

JA

Der Indexierungsvorschlag ist transparent und einfach nachvollziehbar und gibt die erforderliche Planungssicherheit. In den Arbeitsgruppen zur RPV-Reform wurde als Index noch die Teuerung plus das Wirtschaftswachstum als Massstab diskutiert. Dieser Index dürfte im Durchschnitt eher höher liegen. Vor dem Hintergrund, dass die meisten Kantone vom öffentlichen Verkehr ein überdurchschnittliches Wachstum im Verhältnis zum Individualverkehr fordern, wäre dieser ursprünglich vorgesehene Index angemessener.

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht

NEIN

Freundliche Grüsse

Guido Schoch
Direktor

Stansstad, 13. August 2019

zb Zentralbahn AG
Geschäftsleitung
Bahnhofstrasse 23
6362 Stansstad

zb Zentralbahn AG Bahnhofstrasse 23 6362 Stansstad

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Ihr Kontakt:
Michael Schürch
Geschäftsführer
michael.schuerch@zentralbahn.ch

Fon 058 668 85 00

www.zentralbahn.ch

Stellungnahme zur «Vernehmlassungsvorlage zur Reform des regionalen Personenverkehrs»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Zentralbahn teilt die Einschätzung, dass der regionale Personenverkehr (RPV) grundsätzlich ein Erfolgsmodell ist, jedoch bezüglich Finanzierbarkeit, Planbarkeit und Vereinfachung grosse Verbesserungspotentiale bestehen.

Die Zentralbahn unterstützt die Fortführung des Systems des «bestellten Verkehrs», die weiterhin eine gute Erschliessung der Schweiz und ihrer Regionen sicherstellt. Jedoch genügen aus Sicht Zentralbahn die Massnahmen nicht, um das Bestellverfahren grundlegend zu vereinfachen, die Planungssicherheit signifikant zu stärken und die Finanzierbarkeit nachhaltig sicherzustellen (Reformziele).

Im Vergleich der Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» ist die Zentralbahn klar für die Variante Optimierung. Die «Teilentflechtung» würde die komplexen Schnittstellenverhältnisse nicht verbessern und die Kundenfreundlichkeit würde sich reduzieren.

Die detaillierten Antworten zu den einzelnen Fragepunkten sind im beigefügten Fragekatalog ergänzt.

Freundliche Grüsse
zb Zentralbahn AG



Michael Schürch
Geschäftsführer



Nicole Reisinger
Leiterin Marketing und Verkauf

Beilage:
- Fragekatalog zur Vernehmlassung RPV



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: zb Zentralbahn AG Bahnhofstrasse 23 6362 Stansstad	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das aus unserer Sicht heutige und sehr erfolgreiche Gesamtsystem gilt es mit der Reform partiell weiterzuentwickeln und nachhaltig zu stärken. Zur Reduktion der Bürokratie ist ein möglichst einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren anzustreben. Die Sicherung der Finanzierung gilt zur Gewährleistung einer kundenorientierten und nachhaltigen Angebotsentwicklung als zentrales Thema.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele sind nachvollziehbar. Die folgenden Ziele sind aus unserer Sicht zu priorisieren:

- Eine stabile langfristige Planung ist sichergestellt
- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden nur teilweise erreicht. Die aufgegleiste Reform geht unabhängig der gewählten Variante einen sehr moderaten Weg und beschränkt sich auf die teilweise Optimierung und Anpassung des bestehenden Systems. Grundsätzlich lässt sich aber bereits hier festhalten, dass sich mit der Variante «Optimierung» insbesondere das Ziel der berechenbaren Finanzierung und des vereinfachten, effizienten und harmonisierten Bestellverfahrens nur ansatzweise erreicht werden kann. Das Bestellverfahren müsste von der heutigen zweijährigen Frist auf eine vierjährige erhöht werden. Ein einjähriges Verfahren ist klar abzulehnen.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Speziell im RPV auf der Schiene macht das Angebot nicht an der jeweiligen Kantons-grenze Halt. Die Koordination der entsprechenden kantonsübergreifenden Angebote würde insbesondere in funktional zusammengehörenden jedoch kantonal getrennten Räumen das Bestellverfahren für die Transportunternehmungen deutlich verkomplizieren. Dies widerspricht eindeutig einem der Grundziele der Reform.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Während in der Infrastruktur die Finanzierung berechenbar ist, bleibt sie im Bereich des RPV wenig vorhersehbar. Alle Zusicherungen für Investitionen und Angebotsausbauten beinhalten (trotz Zusagen) immer wieder grossgeschriebene und fett markierte Vorbehalte in der Finanzierung. Die schafft Unsicherheit in der langfristigen Planung. Die Koordination Bund und Kanton ist je nach Situation sehr kompliziert und aufwendig.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist es mit der aktuell vorliegenden gesetzlichen Regelung nur bedingt möglich, ihre Geschäfts- und Industrieprozesse zu innovieren, da die Mittel nicht oder nur bedingt für innovative Investitionsprojekte einzusetzen sind. Zum Vorantreiben von innovativen Ideen und Projekten wird mit agilen Methoden kurzfristig und unbürokratisch unterschiedlich hohes Kapital benötigt, welches das schrittweise Skalieren der Ideen und Projekte erlaubt. Die administrativen Hürden für die Finanzierung von Innovationsprojekten bleiben trotz den neuen Finanzierungsmöglichkeiten hoch. Die vorgeschlagene Umsetzung unterstützt zwar die Realisierung von grösseren Vorhaben, welche bereits einen gewissen Reifegrad erreicht haben, unterstützt aber die aktive Förderung durch eine Anstossfinanzierung für kleinere TU aber nur bedingt.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bereits jetzt ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die Transportunternehmen setzen sich für ein effizientes öV-System ein. Um das öV-System weiterzuentwickeln und Innovationen in der ÖV-Welt zu integrieren, benötigen die Transportunternehmen wie bereits erwähnt zusätzliche finanzielle Mittel. Gewinne sollen zukünftig in eine Spezialreserve für zur Deckung künftiger Verluste zugewiesen werden können.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN (keine Abstimmung SBB)

Bemerkungen:

Es ist angebracht, dass bei der Finanzierung des RPV neben verstärkt marktwirtschaftlichen Kriterien auch ausserhalb der Grunderschliessung weiterhin volkswirtschaftliche und regionalpolitische Anliegen für die Beurteilung beigezogen werden. Dennoch soll der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel besser und konsequenter

vor einem Entscheid diskutiert werden. Bei knappen Mitteln gilt es eine Mindestwirtschaftlichkeit sicherzustellen. Die Konkurrenz zwischen Bahn und Strasse sowie ÖV und Privatverkehr wird in den nächsten Jahren massiv zunehmen. Dieser Preiskampf soll nicht unnötig zu Lasten der Bahn und des Gesamtsystems ÖV infolge zu geringer Kosten-/Nutzenverhältnisse verschärft werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen von RAILplus setzen sich bereits heute sehr für einen effizienten Regionalverkehr ein. Aufgrund der grossen finanziellen Aufwendungen ist es aus unserer Sicht völlig verständlich, dass die Besteller einschätzen und verfolgen möchten, wie effizient die Transportunternehmen mit den Abgeltungen umgehen. Die RAILplus-Unternehmungen haben daher bereits vor einiger Zeit ein Benchmarking-System installiert, welches durch das Ausweisen zentraler KPIs die Vergleichbarkeit innerhalb von RAILplus sicherstellt.

RAILplus unterstützt daher grundsätzlich die Bestrebungen ein Benchmarking-System im Gesamtsystem zu etablieren, ist jedoch der Meinung, dass die KPI-Werte als vertraulich zu deklarieren sind und nur den Besteller und Transportunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Werden die entsprechenden Daten veröffentlicht, besteht das Risiko, dass trotz der grossen natürlichen Unterschiede (geografische Lage, Erschliessungsfunktion, Rollmaterialcharakteristik uvm.) innerhalb der beteiligten Transportunternehmen unzulässige und nachweislich falsche Vergleiche herangezogen werden.

Die Mitglieder von RAILplus möchten bei der Erarbeitung des Benchmarking-Systems aktiv einbezogen werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

RAILplus bevorzugt die Variante «Optimierung», da sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält oder sogar verstärkt, sowie der nationalen Betrachtung des RPV die notwendige Beachtung schenkt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung. Um das Angebot besser zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen, helfen Zielvereinbarung als partnerschaftliche Vereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen. Zudem macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger Sinn. So sind vor allem im Bahnbereich längere und mit der Infrastruktur synchronisierte Planungsverfahren unabdingbar.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Variante «Teilentflechtung» enthält zwar die positiven Punkte der Variante «Optimierung», geht aber noch einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Genau hier liegen die Nachteile dieser Variante. Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Gesamtsystemgedanken des öffentlichen Verkehrs.

Insbesondere die Verlagerung des Busverkehrs in die Gesamtverantwortung der Kantone erscheint unseren Transportunternehmen, welche auch interkantonale Angebote produzieren, als nicht mit den Zielen der Reform vereinbar.

Zudem können trotz des ebenfalls geplanten Benchmarking-Systems so im Bus- und Schiffsverkehr starke kantonale Unterschiede entstehen, welche aus Sicht des Kunden einem zu gewährleistenden Gesamtsystem ÖV widersprechen.

Ein weiterer Nachteil der Variante «Teilentflechtung» ist, dass der Bund zukünftig keine Bürgschaften mehr für Bus-Angebote (inkl. Depots) gewährt, was zu weniger Einnahmen für Busunternehmen und zu einer Ungleichbehandlung zwischen den Transportunternehmen führt.

Falls die Variante «Teilentflechtung» jedoch trotzdem umgesetzt wird, fordern wir, dass weiterhin eine abgestimmte interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein soll. Dies ohne die Effizienz zu mindern und ohne dass die Errungenschaften des heutigen Systems geschwächt werden. Die Standardisierung der (Bestell-)Prozesse und Systeme ist für eine kundenorientierte Ausrichtung die Grundbedingung für Transportunternehmen, die in mehreren Kantonen tätig sind.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Das Gesamtsystem ÖV ist nicht strikt nach kantonalen Grenzen abgrenzbar, was sich auch im Bus- und Schiffbereich mit 15 Prozent interkantonale Angebote manifestiert. Der Einbezug der Kantone und die Gewährleistung der Subsidiarität ist aus unserer Sicht mit der Variante «Optimierung» erfüllt.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) ist für alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheidungen der einzelnen Kantone über die Busangebots-Entwicklung. Die Kantone haben jedoch ein unterschiedliches Angebot an Linien und auch das Wachstum und somit der Mittelbedarf wird sich sehr unterschiedlich entwickeln. Deshalb ist ein starres, lineares System insbesondere für die dynamische Weiterentwicklung nicht das Richtige. RAILplus spricht sich – für den Fall der Teilentflechtung – für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus, um das Gesamtsystem ohne zu grosse Zwänge weiterzuentwickeln.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Datum 4. Juli 2019
E-Mail Cyrill.weber@zvb.ch
Direktwahl 041 728 58 01

Stellungnahme: «Reform des regionalen Personenverkehrs»

Sehr geehrte Damen und Herrn

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu diesem für das System öffentlichen Verkehr wichtigen Geschäftes bedanken wir uns.

Allgemein

Die Schweiz hat ein gut funktionierendes öV-System, welches – dank allen Beteiligten – erfolgreich ist und einen nicht zu unterschätzenden Erfolgsfaktor der Standortattraktivität der Schweiz darstellt. Diesen Erfolg gilt es weiterzuführen und dem System Sorge zu tragen, d.h. die Schwachstellen im System auszumerzen und die Stärken weiter zu fördern.

Im Fokus der Bestrebungen sollten die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden stehen. Diese wollen ein Gesamtsystem im Sinne von «Eine Reise ein System», da es die Bevölkerung nicht interessiert, ob es Fern-, Regional- oder Ortsverkehr bzw. von wem die Leistung bestellt wird.

Mit der RPV-Reform soll die Weiterentwicklung des öV-Systems unterstützt und gefördert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung des RPV unabdingbar. Ebenfalls wichtig sind einfache und harmonisierte Bestellverfahren wie auch die finanzielle Unterstützung für Innovationen, die das Gesamtsystem öV vorantreiben.

Variantenwahl

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG **favorisiert die Variante Optimierung**, da sie dem Gesamtsystemgedanken näherliegt. Mit der Variante Teilentflechtung besteht das grosse Risiko, dass zusätzlich Grenzen aufgebaut werden, welche unsere Kundinnen und Kunden schlichtweg nicht interessieren; wer denkt beim Reisen noch an Kantons Grenzen?

Die ZVB hat folgende Inputs zur RPV-Reform:

- **Klare Definition von Rollen und Kompetenzen:** Bund und Kantone stellen als Besteller eine nachhaltige Versorgung sicher (Was?), während die Transportunternehmen in der Umsetzung des Angebots frei sind (Wie?).

- Eine **nachhaltige Finanzierung** auf Bundes- und Kantonsebene, die eine optimale Angebotsentwicklung und die Weiterentwicklung des Systems ermöglicht. Dazu soll auch auf der Ebene Kanton das System des Verpflichtungskredites eingeführt werden.
- Bezüglich **Weiterentwicklung des Gesamtsystems** öV und der Schaffung von Anreizen, brauchen die Transportunternehmen Möglichkeiten, das System kontinuierlich weiterzuentwickeln und Innovationen in das öV-System einzubringen. Die entsprechende Finanzierung ist hierfür auf einfache Art und Weise via Abgeltung sicherzustellen. Damit diese Mittel aber nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmungen entstehen, sind seitens Besteller Mittel zur Verfügung zu stellen.
- Die Beibehaltung des Spielraums in der Überschussverwendung und gleichzeitig klare Regelungen im Falle von Ausschreibungen.
- Für die **Bemessung der Mitfinanzierung** für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, sind nicht nur wirtschaftliche Kriterien anzuwenden. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist einzubeziehen.

Ausserhalb der Reform erlauben wir uns folgende Anliegen zu platzieren:

- Das Bestellverfahren ist stark zu vereinfachen und digital auszugestalten: Der Detaillierungsgrad der Offerten ist zu reduzieren. Besteller und Transportunternehmen sollen via einem nationalen Tool ihre Geschäfte papierlos abwickeln (Bestellverfahren, Kennzahlen, Angebotsvereinbarungen etc.).
- Das bestehenden Qualitätsmesssystem (QMS) soll gemeinsam weiterentwickelt werden, so dass es auch als Instrument der Transportunternehmen besser genutzt werden kann.
- Allfällige Benchmarks sind zusammen mit der Branche zu entwickeln.

Das Instrument der Konzession wird laut Ihrem Schreiben 2019 einer externen Evaluation unterzogen. In der vorliegenden Stellungnahme gehen wir davon aus, dass sich die Konzession an der RPV-Reform orientiert. Falls dies nicht der Fall ist, muss die RPV-Reform grundsätzlich neu lanciert werden, da sich wesentliche gesetzliche Grundlagen verändern können. Daher stellt sich die Frage, ob eine RPV-Reform zu diesem Zeitpunkt überhaupt sinnvoll und zielführend ist.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und freuen uns, wenn die Anliegen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Zugerland Verkehrsbetriebe AG



Cyrill Weber
Unternehmensleiter

Beilage: Fragenkatalog



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☒	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☒ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Zugerland Verkehrsbetriebe AG, An der Aa 6, 6300 Zug	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ziel der ZVB ist ein kundenorientiertes, qualitativ hochstehendes und verlässliches ÖV-System anzubieten. Dabei steht der Gedanke «Eine Reise, ein System» im Vordergrund.

Um auf dem heutigen erfolgreichen Gesamtsystem öV aufzubauen, braucht es eine sichergestellte, nachhaltige Finanzierung wie auch Mittel für die Weiterentwicklung des Systems. Die bisherigen Erfolgsfaktoren sind zu verstärken.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die ZVB unterstützen die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind zu priorisieren:

- Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Transportunternehmen erhalten Mittel für die Weiterentwicklung des Systems
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Teilweise

- Bezüglich Weiterentwicklung des Gesamtsystems öV sieht die ZVB noch Potential. So brauchen Transportunternehmen Möglichkeiten, das System kontinuierlich weiterzuentwickeln und Innovationen in das öV-System einzubringen. Die Finanzierung ist hierfür auf einfache Art und Weise auch für mittlere und kleinere Unternehmen sicherzustellen.
- Zur nachhaltigen Finanzierung werden keine weiteren Aussagen gemacht. Daher ist das Instrument der Verpflichtungskredite auch auf Stufe Kantone aufzunehmen.
- Die «Optimierung» stärkt den Grundgedanken eines öV-Gesamtsystems (eine Reise, ein System), und macht den öV einfach und kundenfreundlich.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. Die Kundinnen und Kunden wollen ein Gesamtsystem Schweiz und nicht 26 unterschiedliche Lösungen. Es braucht eine übergeordnete Koordination.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☐ NEIN

Dies kann die ZVB nicht beurteilen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Um den Kundinnen und Kunden einen noch besseren öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen, müssen die Transportunternehmen von Bund und Kantonen mit Mitteln unterstützt werden. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativem Mehraufwand und verzögert die Umsetzung. Vor allem kleinere und mittlere Unternehmen sind damit von diesen Mitteln ausgenommen.

Daher ist durch Bund und Kantone auch sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems, auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

Eine Möglichkeit besteht in der zweckgebundenen Verwendung von Überschüssen z.B. in einem Fonds, woraus die Besteller zusammen mit den Transportunternehmen Mittel für die Weiterentwicklung des Systems nehmen können.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bereits jetzt ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die Transportunternehmen setzen sich für ein effizientes öV-System ein. Um das öV-System noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrieren, benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel (vgl. Antwort 5).

Die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen sind klarer zu definieren.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grundschiessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es ist wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sicherstellen, die auch langfristig finanziert werden kann. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist über dem rein betriebswirtschaftlichen Aspekt zu gewichten.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen setzen sich sehr für einen effizienten Regionalverkehr ein. Dabei stehen vermehrt Kooperationen und enge Partnerschaften im Zentrum. Dieses «Miteinander» wird auch von den Bestellern gefordert.

Es ist verständlich, dass die Besteller einschätzen möchten, wie effizient die Transportunternehmen mit den von den Bestellern erhaltenen Geldern umgehen. Dabei ist wichtig, dass die Transportunternehmen bei der Entwicklung eines solchen Instruments gleichberechtigt mitwirken können wie die Kantone oder der Bund. Ebenfalls entscheidend für die Transportunternehmen ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate.

Eine strikte Nutzung des Benchmarkingtools als Kontroll- und Sanktionierungsinstrument würde aber den Spirit einer partnerschaftlichen und kooperativen Zusammenarbeit auch unter den Transportunternehmungen und somit auch zukünftige Synergien gefährden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die ZVB bevorzugt klar die Variante «Optimierung», da sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält (beispielsweise den Systemgedanken «Eine Reise, ein System») und verstärkt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung. Dazu ist Art. 30 PBG wie folgt zu ergänzen:

Der Anteil des Bundes an der gesamten Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beträgt 50 Prozent. *Voraussetzung für die Beteiligung des Bundes ist ein entsprechender Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton.*

Um die Reformziele «Bestellverfahren zu vereinfachen», «Planungssicherheit zu stärken» und «Weiterentwicklung des Systems sicherstellen» zu erreichen, sind aus Sicht der ZVB weitestgehende Reformelemente notwendig.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Gesamtsystemgedanke des öffentlichen Verkehrs «Eine Reise ein System».

So schlägt die «Teilentflechtung» in Artikel 16 zum direkten Verkehr vor, dass die Kantone für Linien mit Feinerschliessung Ausnahmen festlegen (statt, dass die Unternehmen für Fern-, Regional-, und Ortsverkehr gemeinsame Tarife und Fahrausweise erstellen). Die Aussage, dass die Kantone Ausnahmeregelungen im Tarifwesen des direkten Verkehrs durchsetzen können, widerspricht dem Gedanken eines kundenfreundlichen, direkten Verkehrs und der Tarifkompetenz der öV-Unternehmen.

Ein weiterer grosser Nachteil ist, dass die Pauschale über die Jahre unabhängig des Wachstums einer Region zunimmt. D.h. ein Kanton mit starkem Wachstum erhält gleichviel Mehrmittel wie ein Kanton ohne Wachstum.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone ist schwierig umsetzbar, da im Bus- und Schiffbereich 15 Prozent der Linien zwischen mehreren Kantonen fahren.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) ist für alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheiden der einzelnen Kantone über die Busangebots-Entwicklung.

Die Kantone haben jedoch ein unterschiedliches Angebot an Linien und auch das Wachstum und somit der Mittelbedarf wird sich sehr unterschiedlich entwickeln. Deshalb ist ein starres, lineares System nicht das Richtige. Der VöV spricht sich – für den Fall der Teilentflechtung - für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus, um das Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Ausserdem wird das Instrument der Konzession laut Ihrem Schreiben 2019 einer externen Evaluation unterzogen. In der vorliegenden Stellungnahme gehen wir davon aus, dass sich die Konzession an der RPV Reform orientiert. Falls dies nicht der Fall ist, müssen wir uns neu dazu positionieren und die RPV Reform ist grundsätzlich neu zu lancieren, da sich wesentliche gesetzliche Grundlagen verändern können.

konsultationen@bav.admin.ch
(pdf und Word)

Zürich, 17. Juni 2019 / F

Reform des regionalen Personenverkehrs – Vernehmlassungsantwort ZVV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Mit der Motion 13.3663 verlangte das Parlament im Jahr 2013 vom Bundesrat Reformvorschläge für mehr Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens. In der Folge wurde das UVEK 2016 beauftragt, das System des regionalen Personenverkehrs unter Einbezug des Eidgenössischen Finanzdepartements sowie der Kantone und Transportunternehmen zu überarbeiten („RPV-Reform“).

In den letzten Jahren wurden einige wichtige Änderungen im RPV vorgenommen und der Bestellprozess wurde weiter optimiert. Wichtige Elemente sind die Einführung eines vierjährigen Verpflichtungskredites für den RPV auf Seiten des Bundes (anstelle eines jährlichen Budgets), die Etablierung der Planungsprozesse mit der Umsetzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sowie verbesserte finanzielle Steuerungsinstrumente in den Kantonen. Damit konnten wichtige Teilziele, die mit der Motion und im Rahmen des Projektes Reform RPV formuliert wurden, bereits erreicht werden.

Die Vernehmlassungsvorlage umfasst die beiden Varianten „Optimierung“ und „Teilentflechtung“. Die Variante „Optimierung“ wird von uns als kritisch beurteilt. Die wichtigsten Massnahmen betreffen Präzisierungen und Anpassungen von Instrumenten, die im Personenbeförderungsgesetz (PBG) bereits bestehen, wie zum Beispiel das Benchmarking, die Zielvereinbarungen und das Bonus-Malus-System. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird der Bestellprozess nicht vereinfacht und es wird auch kein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der weiteren Reformziele geleistet. Es ist vielmehr zu befürchten, dass der Bestellprozess verkompliziert wird, wenn neu zusätzlich zu den bestehenden Planungsinstrumenten der Abschluss von Zielvereinbarungen über vier bis sechs Jahre für alle Transportunternehmen zwingend vorgeschrieben wird. Zudem soll ein nationales Benchmarking für alle bestellten Linien des öffentlichen Verkehrs eingeführt werden, was wir ablehnen.

Die Variante „Teilentflechtung“ geht deutlich weiter. Die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen werden neu klarer zugeteilt als bisher. Bund und Kantone werden nur noch die Bahnangebote gemeinsam bestellen. Bus- und Schifffleistungen werden neu allein durch die Kantone bestellt. Der Bund beteiligt sich an den Bus- und Schiffsleistungen mit einer Pauschale, die mit dem Bevölkerungswachstum und der Teuerung indexiert wird und für alle Kantone gleich ist. Mit dieser Variante entfallen die Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen Orts- und Regionalverkehr im Busbereich. Die Kantone erhalten mehr Verantwortung und Autonomie. Insbesondere können sie das Bestellverfahren nach ihren Bedürfnissen gestalten und sind allein für die finanzielle Steuerung verantwortlich. In diesem Bereich wird dem Grundsatz der Subsidiarität weitgehend Rechnung getragen. Insgesamt werden die Ziele der Vereinfachung und der Schaffung klarer Zuständigkeiten erreicht. Zudem wird die Finanzierung durch die Indexierung der Bundespauschale verlässlicher und berechenbarer. Aus diesen Gründen unterstützen wir die Variante „Teilentflechtung“, allerdings mit dem nachfolgenden gewichtigen Vorbehalt.

In beiden Varianten wird ein nationales qualitatives und finanzielles Benchmarking vorgegeben, das gemäss Gesetzesvorlage die gesamten bestellten ÖV-Leistungen umfasst, also sowohl den Regional- wie auch den Ortsverkehr. In der Vernehmlassungsvorlage wird zwar erläutert, dass der Umfang des Benchmarking noch abzuklären wäre und dass eine Differenzierung nach vom Bund mitbestellten Linien einerseits und nur von Kantonen und Gemeinden bestellten Linien andererseits möglich wäre. Der Bund bevorzuge aber ein möglichst einheitliches System.

Wir unterstützen die Variante „Teilentflechtung“, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass auf ein nationales Benchmarking für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt werden, verzichtet wird. Unter nationalem Benchmarking ist insbesondere ein System zu verstehen, bei dem der Bund die quantitativen und qualitativen Kennzahlen vorgibt. Dies widerspricht bei nicht vom Bund mitbestellten und mitfinanzierten Leistungen dem Subsidiaritätsprinzip, auf dem die Variante „Teilentflechtung“ basiert.

Da es sich bei diesem Vorbehalt um einen zentralen und konkreten Antrag zur Variante „Teilentflechtung“ handelt, wird dieser vor die Beantwortung des Fragekatalogs gestellt. Die Antworten zu den Fragen basieren auf der Annahme, dass diesem Antrag stattgegeben wird.

ANTRAG zu Variante „Teilentflechtung“:

Die Variante „Teilentflechtung“ wird unterstützt, sofern Art. 31a^{bis} Abs. 1 PBG wie folgt ergänzt wird:

¹ Das BAV ist befugt, nur im Zusammenhang mit der Angebotsbestellung gemäss Art. 28 **Abs. 1** finanzielle und qualitative Kennzahlen bei den Unternehmen zu erheben und zu bearbeiten.

Begründung:

Die Federführung im Bestellprozess im Regionalen Personenverkehr (RPV) soll und liegt bei der Variante „Teilentflechtung“ richtigerweise bei den Kantonen. In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips ist daher auch die Hauptverantwortung für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen primär auf Ebene der Kantone anzusiedeln. In der Variante „Teilentflechtung“, bei welcher der Bund nicht mehr als Besteller von Busleistungen auftritt, muss dies für die von den Kantonen und Gemeinden allein bestellten und finanzierten Linien absolut gelten. Eine wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene zentralistische Lösung beim Benchmarking widerspricht dem Subsidiaritätsprinzip und ist abzulehnen. Sie ist auch in Bezug auf die interkantonalen Linien im RPV nicht notwendig. Die Kantone sind durchaus in der Lage dort, wo sie es für zweckmässig halten, zusammenzuarbeiten. Das wird durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt: Benchmarksysteme, die sich in einzelnen Kantonen und den dort tätigen Verkehrsunternehmen bewährt haben, werden von anderen Kantonen übernommen, wenn sie ihren Bedürfnissen dienen. Die Qualität und die finanzielle Entwicklung im RPV und im Ortsverkehr werden bereits heute in den meisten Kantonen effizient und kostengünstig gesteuert. Das Benchmarking wird vielerorts seit Jahren mit

Methoden und Instrumenten durchgeführt, die auf die spezifischen Bedürfnisse der Kantone und Verkehrsunternehmen abgestimmt sind. Im Kanton Zürich wird für die finanzielle und qualitative Steuerung der Transportunternehmen seit rund 20 Jahren sowohl ein finanzielles als auch ein qualitatives Benchmarking angewendet. Beide haben sich sehr bewährt und sind für die finanzielle und qualitative Steuerung der Verkehrsunternehmen im ZVV zentrale Instrumente. Die Systeme wurden und werden laufend weiterentwickelt und angepasst und können durch ein nationales System nicht ersetzt werden.

Ein nationales Benchmarking, das alle Regional- und Ortsverkehrsleistungen umfasst, müsste demgegenüber zahlreichen Zielen und Anliegen gleichzeitig genügen, wenn es von allen Verkehrsunternehmen und Kantonen schweizweit akzeptiert werden soll. Dadurch würden die Aussagekraft und damit die angestrebten Steuerungs- und Anreizeffekte deutlich vermindert. Zudem wären regelmässig notwendige Anpassungen beim Modell mit derart vielen Akteuren kaum in vernünftiger Zeit möglich. Dies dürfte im Ergebnis dazu führen, dass mit grossem Aufwand ein schweizweites, wenig aussagekräftiges System mit sehr geringem Steuerungs- und Anreizeffekt aufgebaut würde.

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass in beiden vernehmten Varianten auf ein nationales Benchmarking verzichtet werden sollte. In der Variante „Teilentflechtung“ ist es aber für die nur von Kanton und Gemeinden bestellten Linien gemäss Subsidiaritätsprinzip zwingend.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

1. *Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?*

NEIN

Die Anliegen sind zwar grundsätzlich berechtigt, da es vor allem um Optimierungen geht. Das System des RPV hat sich aber bewährt und erbringt die Leistungen verhältnismässig kostengünstig, effizient und in guter bis sehr guter Qualität. Mit dem Verpflichtungskredit des Bundes und weiteren Anpassungen wurden die wesentlichen Massnahmen bereits im Vorfeld der RPV-Reform im Sinne der Motion umgesetzt. Der verbleibende Reformbedarf ist gering und das System wird durch die Variante „Optimierung“ nicht verbessert.

Mit der Variante „Teilentflechtung“ wird das Prinzip der Subsidiarität verbessert. Der ZVV würde dies begrüßen.

2. *Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?*

NEIN

Auch hier gilt, dass die ursprünglichen Reformziele grundsätzlich berechtigt waren. In Bezug auf die Ziele der Finanzierungssicherheit, der Planbarkeit des Angebots und der Gesamtsicht wurden die wichtigen Massnahmen aber bereits umgesetzt. Bei den übrigen Zielen sehen wir keine wesentlichen Verbesserungen durch die Reform.

3. *Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?*

NEIN

Einige wichtige Ziele wurden bereits anderweitig erreicht. Mit den verbleibenden konkreten Vorschlägen der vorliegenden Reform in der Variante „Optimierung“ werden kaum Verbesserungen im Sinne der Zielsetzungen erreicht. Vielmehr ist zu befürchten, dass der Bestellprozesses verkompliziert statt vereinfacht wird.

In der Variante „Teilentflechtung“ sind immerhin ein Beitrag zur Vereinfachung des Bestellprozesses und die Schaffung klarerer Zuständigkeiten enthalten.

4. *Fragen zur Variante «Kantonalisierung»*

a) *Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?*

JA

Mit den vorgegebenen Rahmenbedingungen dieser Reform wurde die Variante zu Recht verworfen. Eine volle Entflechtung der Bestell- und Finanzierungsverantwortung im Bus- und allenfalls Bahnbereich wäre im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» zu prüfen.

b) *Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?*

JA

vgl. Antwort 4 a)

5. *Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?*

JA

Die Finanzierungsmöglichkeiten sind bereits heute ausreichend. Die Vorlage präzisiert nur die gesetzliche Bestimmung von Art. 31 Abs. 2 PBG. Bezüglich Innovationsfinanzierung entsteht gegenüber heute keine grosse Änderung.

6. *Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?*

JA

Die Verwendung bleibt grundsätzlich gleich wie bisher, was begrüsst wird.

7. *Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?*

JA mit Vorbehalt

Die Vorlage macht hierzu keine konkreten Vorschläge. Grundsätzlich kann dieses Anliegen zwar unterstützt werden. Die heutigen Kriterien für die Definition des RPV und die Bestimmung des Überangebots sowie des Linienvverlaufs sind zwingend anzupassen. Wie weit neue Kriterien auf Basis von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen mit der Sicherstellung einer Grundversorgung und den verkehrlichen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden können, kann ohne Kenntnis der neuen Kriterien nicht beurteilt werden.

8. *Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?*

NEIN

Wir sind der Auffassung, dass in beiden Varianten auf ein nationales Benchmarking ganz verzichtet werden sollte.

Für den Fall, dass trotzdem ein nationales Benchmarking eingeführt werden sollte, muss es sich zwingend auf die von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien beschränken, vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG für die Variante „Teilentflechtung“.

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

„TEILENTFLECHTUNG“ MIT VORBEHALT

Wir favorisieren die Variante „Teilentflechtung“, da sie die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Busbereich klarer aufteilt. Dem Prinzip der Subsidiarität ist konsequent Rechnung zu tragen. Das heisst, dass es auch in Bezug auf das Benchmarking vorbehaltlos anzuwenden ist (**Vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG**).

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

JA

Die Variante „Optimierung“ stärkt in verschiedenen Punkten die Kompetenzen des Bundes und schwächt jene der im Bestellprozess federführenden Kantone. Wir beantragen daher, dass auf ein nationales Benchmarking grundsätzlich zu verzichten ist (Art. 31a^{bis} PBG). Als Mindestforderung gilt, dass auf ein nationales Benchmarking für allein durch Kanton und Gemeinden finanzierte Leistung verzichtet wird. Das bedeutet konkret, dass bezüglich Mindestanforderung unser Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG auch für die Variante „Optimierung“ gilt.

Zielvereinbarungen sollten nur dann abgeschlossen werden, wenn ein konkreter Bedarf besteht. Laut Vernehmlassungsvorlage sollen Zielvereinbarungen (Art 31a^{ter} PBG) in beiden Varianten für alle gemeinsam bestellten Angebote neu zwingend sein. Ausnahmen sollen durch den Bund geregelt werden. Die Absicht ist es, mehr Planungssicherheit und die frühzeitige Einigung über Eckpunkte zur Angebots- und Kostenentwicklung zu erreichen. Die mittelfristige Finanzierung der Transportunternehmen wird heute im Kanton Zürich über (verbindliche) Finanzplanungen gesteuert. Die Angebotsplanung wird im Bus- und Trambereich in zweijährigen Planungszyklen festgelegt. Zielvereinbarungen werden nur dann abgeschlossen, wenn sich aus finanziellen und qualitativen Gründen eine Notwendigkeit dafür ergibt. Zwingende Zielvereinbarungen für alle Transportunternehmen schaffen im Kanton Zürich daher keinen Mehrwert, sondern bedeuten nur zusätzlichen administrativen Aufwand. Diese Regelung macht wenig Sinn und führt zu einem aufwändigeren Bestellverfahren, da die Finanzplanungen, die rollend erstellt werden müssen, nicht hinfällig werden. Auf die Vorgabe, dass Zielvereinbarungen zwingend abgeschlossen werden müssen, ist daher zu verzichten.

Als Mindestforderung wird verlangt, dass die Ausnahmeregelungen so gestaltet werden, dass die Kantone die Ausnahmen im Einvernehmen mit dem Bund bestimmen können.

11. *Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:*

a) *Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?*

JA

Auf ein nationales Benchmarking für Busse ist zu verzichten (**vgl. unseren Antrag zu Art. 31a^{bis} PBG**).

Die weiteren Verbesserungsvorschläge zur Variante „Optimierung“ gelten auch für die Variante Teilentflechtung. Bezüglich der Zielvereinbarungen sind die Nachteile nicht ganz so gravierend wie in der Variante „Optimierung“, weil sie nur für Bahnangebote zwingend vorgeschrieben sind. Es bleibt aber trotzdem ein nicht notwendiger administrativer Zusatzaufwand, der allerdings deutlich geringer ist als bei der Variante „Optimierung“.

b) *Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?*

JA

Die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips ist in dieser Variante zentral, da der Grundgedanke eine Aufgabenentflechtung ist. Ohne weitgehende Autonomie der Kantone für den Busbereich macht diese Variante keinen Sinn.

c) *Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?*

JA

Der Indexierungsvorschlag ist transparent und einfach nachvollziehbar und gibt die erforderliche Planungssicherheit. In den Arbeitsgruppen zur RPV-Reform wurde als Index noch die Teuerung plus das Wirtschaftswachstum als Massstab diskutiert. Dieser Index dürfte im Durchschnitt eher höher liegen. Vor dem Hintergrund, dass die meisten Kantone vom öffentlichen Verkehr ein überdurchschnittliches Wachstum im Verhältnis zum Individualverkehr fordern, wäre dieser ursprünglich vorgesehene Index angemessener.

12. *Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht*

NEIN

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Franz Kagerbauer', is written over the printed name.

Franz Kagerbauer, Direktor



Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Organisationen / organisations / organizzazioni
BFU Beratungsstelle für Unfallverhütung
cP Centre Patronal
SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Gemeindeverband öffentlicher Verkehr Oberengadin
HKBB Handelskammer beider Basel
IGöV Ostschweiz Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
IGöV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus AG
SBS Seilbahnen Schweiz
Swiss Olympic
SWISSRAIL Industry Association
transfair
VöV Verband öffentlicher Verkehr
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
vpod Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
WEKO Wettbewerbskommission
Nicht angefragte Organisationen
Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
Kronawitter Innovation

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Bundesamt für Verkehr
Christoph Herren

3003 Bern

Romoos, 12. September 2019

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet Reform RPV

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrter Herr Herren

Die AG Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Reform des regionalen Personenverkehrs.

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

Aus Sicht der der Arbeitsgruppe Berggebiet ist es ein zentrales Anliegen, dass die gerade auch im Vergleich zum benachbarten Ausland hervorragenden und einmaligen Grundversorgungsbestimmungen aufrechterhalten bleiben. Diese Bestimmungen sind in der Abgeltungsverordnungen geregelt und werden durch die nun vorliegenden Reformvorschläge noch nicht direkt tangiert. In den Vernehmlassungsunterlagen wird jedoch bereits darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen der Abgeltungsverordnung in einem zweiten Schritt je nach gewähltem Modell angepasst werden. Dabei sollen zusätzliche Wirtschaftlichkeitskriterien eingeführt werden. Diese drohen in der Tendenz die Versorgung in den Berg- und Randregionen auszudünnen oder gar zu gefährden.

Die Ziele werden somit nur teilweise erreicht. Insbesondere das erste Ziel der Gesamtsicht wird aus unserer Sicht nicht erreicht. Wir vermissen diesbezüglich eine konsequente Ausrichtung auf die Kundensicht und eine stärkere Förderung der Erschliessung der Randregionen sowie den Einbezug des Freizeitverkehrs.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☒	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung Hodlerstrasse 5a 3011 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die BFU ist von dieser Frage nicht direkt betroffen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Vgl. Antwort zur Frage 2

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die BFU ist von dieser Frage nicht betroffen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die BFU ist von dieser Frage nicht betroffen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Anwendung wirtschaftlicher Kriterien ist sicher wichtig. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass negative Auswirkungen für die Gesellschaft (z.B. durch eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit) resultieren.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die BFU ist von dieser Frage nicht betroffen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung»

☒ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Mit dieser Variante geht die Bestellung von Busleistungen in die alleinige Kompetenz der Kantone über. Dies kann die gewünschte Gesamtsicht über die Busangebote auf einem Kantonsgebiet stärken und Synergien zur Verkehrssicherheit der Infrastruktur ermöglichen. Nach Auffassung der BFU ist der Bund dennoch auch in dieser Frage stark gefordert (Koordination bzw. Erlass schweizweit einheitlicher Regelungen). Denn nur durch ein gutes Zusammenwirken von Bund, Kantonen und Gemeinden gelingt es, schweizweit eine Grunderschliessung mit dem regionalen Personenverkehr sicherzustellen, die auch dem übergeordneten Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung trägt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA

☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Es sollte klarer festgehalten werden, dass aus Optik Bund das Anliegen der Verkehrssicherheit ein übergeordnetes Anliegen ist, welches von den Kantonen immer in Betracht zu ziehen ist. Fehlt eine explizite Erwähnung dieses Anliegens im PBG, wäre es allein den Kantonen überlassen, ob sie im Rahmen der Präzisierung von Art. 31a Abs. 2 lit. a

PBG («angemessene Grunderschliessung») das Anliegen der Verkehrssicherheit auch aufnehmen wollen.

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich ja, sofern die übergeordneten Vorgaben des Bundes im erwähnten Sinn klarer definiert werden.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die BFU ist von dieser Frage nicht direkt betroffen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Verkehrsunfälle fordern in der Schweiz jedes Jahr noch immer rund 230 Todesopfer und 5000 Schwerverletzte. Allein die materiellen Kosten dieser Unfälle belaufen sich auf gut 4 Mia. Franken. Gerade junge Erwachsene sind im Strassenverkehr besonders gefährdet. Im Jahresschnitt werden auf Schweizer Strassen 32 junge Erwachsene getötet und 450 weitere schwer verletzt.

Ein umfassendes öffentliches Verkehrsnetz mit Nachtbussen und «Disco-Bussen» in den Abend- und Nachtstunden (insbesondere an Wochenenden) kann junge Erwachsene davon abhalten, bei angetrunkenen Lenkenden in Personenwagen mitzufahren oder selber alkoholisiert zu fahren. Weiterführende Angaben dazu sind dem [BFU-Sicherheitsdossier Nr. 18 – Sicherheit von jungen Erwachsenen im Strassenverkehr](#) zu entnehmen (S. 80).

Die Reform RPV kann einen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leisten. Demzufolge sollte dieser Aspekt durch den Gesetzgeber berücksichtigt werden.

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 8 août 2019

Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs)

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 17 avril 2019 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle, à l'adresse indiquée ci-dessus. Nous précisons que nous joignons à la présente nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation.

1. Objet de la consultation

Suite à l'adoption par les Chambres fédérales de la motion 13.3663 «Transport régional de voyageurs. Garantie du financement et harmonisation de la procédure de commande», le Conseil fédéral propose une réforme afin d'offrir plus de sécurité en termes de financement et de planification, ainsi qu'une simplification et une harmonisation de la procédure de commande de transport régional de voyageurs (TRV). Il s'agit tout d'abord de répartir les compétences en matière de commande et de financement de manière optimale entre la Confédération et les cantons. En outre, il s'agit de créer des incitations à l'attention des entreprises de transport pour qu'elles agissent de manière entrepreneuriale et améliorent leur efficacité. En ce sens, le Conseil fédéral met deux variantes en consultation, l'une intitulée «optimisation», l'autre «séparation partielle».

La variante «optimisation» constitue en fait un module de base comprenant divers éléments relatifs à la planification financière, à une meilleure définition des critères de cofinancement des offres de TRV par la Confédération, à l'instauration de conventions d'objectifs et d'un benchmarking (étalonnage des performances) financier et qualitatif à l'échelle nationale, ainsi qu'à la mise en place d'indicateurs dans le but d'améliorer la transparence.

La variante «séparation partielle» constitue un deuxième module et comprend, en sus du module de base, un transfert de compétences aux cantons dans le domaine des bus régionaux, avec des contributions financières fédérales forfaitaires versées aux cantons.

2. Remarques

Comme le souligne en page 6 le rapport explicatif de la consultation, le transport régional de voyageurs (trains et bus) est utilisé chaque jour par 2,5 millions d'individus, même si la voiture demeure et demeurera de loin le principal moyen de transport de personnes, comme l'indiquent les perspectives d'évolution du transport 2040 établies par le DETEC.

Depuis la révision en 1996 de la loi sur les chemins de fer, la Confédération et les cantons commandent conjointement des offres de transport régional (TRV) à des entreprises de transport. Sont exclues du TRV les offres de trafic local (desserte dans les villes) et les offres de transport purement touristique, tandis que le trafic «grandes lignes» (CFF) doit être globalement autofinancé. Cela posé, malgré une forte augmentation du nombre de passagers, l'offre de TRV ne couvre pas ses coûts. Par ailleurs, il existe de grandes différences de taux d'utilisation entre les heures de pointe et les heures creuses, d'une part, et entre les régions urbaines et les régions rurales, d'autre part. De ce fait, les voyageurs ne financent que la moitié des coûts qu'ils génèrent, l'autre moitié étant assumée par la Confédération et les cantons. Enfin, si Confédération et cantons se partagent en moyenne la moitié des coûts non couverts, la part fédérale varie de 27% à 80% selon les cantons.

On soulignera que l'Office fédéral des transports (OFT) vise à juste titre à garantir que le taux de couverture de leurs frais par les usagers du transport régional de voyageurs demeure au moins constant, malgré le développement de l'offre de TRV, étant entendu que les pouvoirs publics dépensent environ 2 milliards de francs par an en faveur de ce dernier. Par conséquent, nous saluons la conclusion intermédiaire des auteurs du rapport explicatif susmentionné, en page 11, selon lesquels les premiers pas ont été effectués (crédit d'engagement quadriennal au niveau de la Confédération), mais qu'il reste des mesures à prendre, notamment sous la forme de conventions d'objectifs avec les entreprises de transport et d'une clarification de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons. Nous relevons par ailleurs, tout comme les auteurs du rapport explicatif susmentionné, que le TRV n'est pas un marché ouvert, mais bien un marché subventionné et réglementé, réglementation qui implique notamment qu'une entreprise de transport ne peut disposer librement - de manière générale - que d'un tiers d'un excédent résultant d'une amélioration de son efficacité, ce qui ne favorise pas cette dernière.

Nous sommes donc convaincus de la nécessité d'une réforme du TRV. Mais nous sommes tout aussi convaincus que le projet soumis à la présente consultation ne permettra pas d'atteindre les objectifs - mentionnés en pages 10 et 11 du rapport explicatif susmentionné - d'une réforme du TRV. En ce sens, la variante «séparation partielle - à savoir le transfert de compétences aux cantons dans le domaine des bus régionaux - ne constitue que le premier pas en direction de la répartition claire des compétences entre la Confédération et les cantons que nous appelons de nos vœux dans le domaine du TRV.

Enfin, après réflexion, nous ne sommes pas favorables à l'instauration d'un benchmarking financier et qualitatif à l'échelle nationale, car la Confédération ne contribue pas au financement de toutes les lignes de transports publics et qu'il s'agit de respecter le principe «qui commande, paie». Par ailleurs, nous craignons que la détermination d'un benchmarking basé sur les indicateurs qualitatifs existants se traduise par une augmentation de la part des coûts non couverts, au détriment des finances publiques (cantonales).

3. Réponses au questionnaire – voir annexe (formulaire OFT)

4. Conclusions politiques

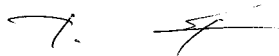
Compte tenu :

- a) de nos remarques sur le projet soumis à consultation;
- b) de nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation ;

nous soutenons la variante «séparation partielle» du projet de réforme du TRV et appelons de nos vœux un désenchevêtrement plus ambitieux de la fonction de commanditaire d'offres de TRV, dans le cadre d'un possible projet de «répartition des tâches II» entre la Confédération et les cantons (mentionné en page 16 du rapport explicatif de la présente consultation). Ce dans le double but d'assurer le financement à long terme du transport régional de voyageurs et de mieux coordonner l'offre de transport ainsi que les décisions d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, conformément au texte de la motion 13.3663 adoptée par les Chambres fédérales.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon



Consultation réforme du TRV

Référence du dossier : / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Catalogue de questions

Prise de position - jointe (annexe) à une prise de position «hors catalogue» - de:

☐	Cantons
☐	Partis politiques
☐	Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne
☒	Associations faîtières de l'économie
☐	Organisations en dehors des transports publics
☐	Organisations des transports publics
☐	Entreprises de transport titulaires d'une concession ☐ pour des lignes ferroviaires ou à câbles indemnisées par la Confédération ☐ pour des lignes de bus ou de bateaux indemnisées par la Confédération ☐ non indemnisées en vertu de la LTV
☐	Communautés tarifaires
☐	Autres
Expéditeur: Centre Patronal Route du Lac 2 1094 Paudex / VD	

Veuillez envoyer le catalogue de questions si possible au format Word (.doc ou *.docx) à : christoph.herren@bav.admin.ch.*

Questions de base

1. Est-ce que sur le principe, il y a un besoin de réforme conformément à la motion ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

2. Est-ce que vous soutenez les objectifs de la réforme ? Lesquels devraient être prioritaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

3. Est-ce que le présent projet permet d'atteindre les objectifs de la réforme ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

A) Décisions de principe par rapport au système

4. Questions liées à la variante « Transfert aux cantons seuls »:

- a) Est-ce que cette variante est rejetée à juste titre ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

En l'état de la réflexion, voir réponse b)

- b) Est-ce que cette thématique doit être remise à plat dans le cadre du projet général « Répartition des tâches II » ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

5. Est-ce que les nouvelles possibilités de financement pour les innovations dans le domaine des transports publics (TP) sont appropriées et suffisantes ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

6. Est-ce qu'avec la précision de l'utilisation des excédents, les incitations pour les entreprises de transport sont correctement établies ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

7. Lors de la détermination du co-financement des offres allant au-delà de la desserte de base, la Confédération doit-elle appliquer de manière renforcée des critères économiques?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

8. Faut-il introduire un système d'étalonnage des performances (*benchmarking*) homogène pour toutes les lignes de TP commandées en Suisse ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques:

Voir notre prise de position

B) Choix et conception des variantes

9. Quelle variante favorisez-vous : « optimisation » ou « séparation partielle »?

☐ Variante « optimisation » ☒ Variante « séparation partielle » ☐ Aucune

Remarques:

10. Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « optimisation » ?

☐ OUI ☒ NON

Si oui, lesquelles:

Nous attendons une remise à plat dans le cadre du projet général
« Répartition des tâches II »

11. Questions liées à la variante « séparation partielle » :

- a) Avez-vous des propositions d'amélioration de la variante « séparation partielle »?

☐ OUI ☒ NON

Si oui, lesquelles:

Nous attendons une remise à plat dans le cadre du projet général
« Répartition des tâches II »

- b) Soutenez-vous l'autonomie proposée, selon le principe de subsidiarité, pour les cantons avec différentes réglementations fédérales subsidiaires ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

- c) Êtes-vous d'accord avec la conception de la contribution fédérale ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques:

Nous prenons bonne note en page 14 du rapport explicatif de la consultation TRV que la croissance du crédit pour le nouveau «forfait bus» est indexée (inflation plus croissance démographique, 2e critère auquel nous attachons une importance particulière)

C) Autres remarques

12. Y a-t-il d'autres thèmes pour lesquels il est nécessaire de procéder à des vérifications ou de mettre en place des réformes ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques:

Nous attendons une remise à plat dans le cadre du projet général

« Répartition des tâches II »



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☒	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Gemeindeverband öffentlicher Verkehr Oberengadin Frau Monzi Schmidt, Vorsitzende, Chesa Ruppanner, 7503 Samedan	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Gemeindeverband öffentlicher Verkehr sieht keinen Handlungsbedarf einer Reform. Es gilt bestehende sinnvolle Instrumente im Bestellprozess besser und sinnvoller anzuwenden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Unbedingt, so können finanzielle Mittel richtig eingesetzt werden, nämlich dort, wo die Bevölkerungsdichte in Randregionen vorhanden ist und in unserer touristischen Region auch Gäste gewillt sind auf den ÖV umzusteigen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen: Zusätzlicher Aufwand für die Gemeinden und Transportunternehmer. Zudem können die einzelnen Linien in den Tourismusregionen nicht mit denjenigen in Stadt und Land verglichen werden. Nutzen in den Tourismusregionen hängt von diversen Faktoren ab. Es fehlen die Pendlerströme in den Tourismusregionen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☒ Keine

Bemerkungen:

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen: Der Bundesbeitrag darf unter keinen Umständen gekürzt werden. ~~Über~~ deren Höhe wird wohl das Parlament entscheiden müssen. Dort sind unsere Volksvertreter, die hoffentlich die Anliegen der Öffentlichkeit vertreten und gewillt sind, den öffentlichen Verkehr stets sinnvoll voranzutreiben. Zudem ist die Abstützung auf das Bevölkerungswachstum in den Alpen- und Randregionen generell benachteiligt. Dieser Problematik muss mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

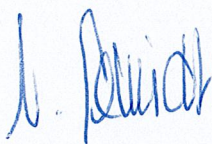
☐ NEIN

Bemerkungen:

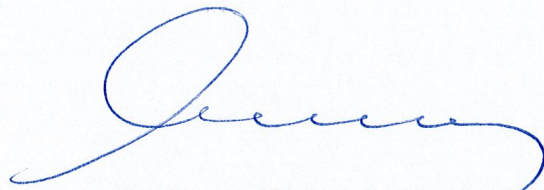
Festlegung der Tarifhöhe und – Sortiment (Rollen Transportunternehmer, Besteller und Preisüberwacher).

Weiter gilt es zu erwähnen, dass Bus- und Bahnangebote besser aufeinander abgestimmt werden. Es macht kaum Sinn, dass sich die Transportunternehmer gegenseitig Konkurrenz schaffen und Marktanteile wegnehmen. Letztendlich bezahlt die öffentliche Hand mit Steuergeldern die Defizite.

Samedan, 10. Juli 2019



Monzi Schmidt, Vorsitzende
des Gemeindeverbandes öffentl. Verkehr OE



Ladina Meyer, Mitglied des Vorstandes
des Gemeindeverbandes öffentl. Verkehr OE



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 79 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch

E-Mail

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 29. Juli 2019
GT/dl

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Gerne äussert sich der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, zum oben genannten Bundesgesetz.

Ausgangslage:

Der regionale Personenverkehr in der Schweiz kann sich sehen lassen, auch im internationalen Vergleich.

Im europäischen Vergleich belegt die Schweiz einen Spitzenplatz im Bahnfahren. In keinem anderen Land werden pro Jahr und Einwohner so viele Kilometer auf der Schiene zurückgelegt. Diese Zahlen beweisen, dass der öV in der Schweiz äusserst attraktiv ist.

Das anhaltende Nachfragewachstum ist erfreulich. Um dieses bewältigen zu können bauen die Unternehmen laufend aus. Der regionale Personenverkehr hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Sowohl das Angebot wie auch die Nachfrage sind jährlich gestiegen. Die parallele Entwicklung verdeutlicht die Abhängigkeit zwischen Angebot und Nachfrage. Angebotsverbesserungen werden aufgrund einer hohen Nachfrage eingeführt. Ein besseres Angebot generiert wiederum mehr Nachfrage.

Dank Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen und der gestiegenen Nachfrage konnte die Wirtschaftlichkeit des Regionalverkehrs in den letzten Jahren deutlich verbessert werden. Konkret heisst das, dass mit dem von Bund und Kantonen eingesetzten Geld mehr Verkehrsleistung erbracht wird.

(Ausschnitte aus Fakten und Argumente: Zum öffentlichen Verkehr der Schweiz des VÖV)

Das Angebot des regionalen Personenverkehrs ist heute dicht und qualitativ insgesamt gut. Zu diesem Ergebnis bezüglich Qualität kommt das neue Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr des BAV (QMS RPV) für das Jahr 2017. Damit legt der regionale Personenverkehr die Basis für eine funktionierende Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Verkehr. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz.

Es braucht keine neuen Anreize für Effizienzsteigerungen

Die in der Ausgangslage dargelegten Fakten lassen vermuten, dass sich der heutige Bestellprozess im Grundsatz bewährt hat. Die stetig steigenden Erwartungen der Kunden, Kantone und des Bundes, der Druck des Preisüberwachers, die Effizienzsteigerung in geltenden und geplanten Auflagen wie Leistungsvereinbarungen, Abstimmungsergebnisse zu Fabi, das bestehende Qualitätsmesssystem und der generelle Druck nach bezahlbaren Ticketpreisen lassen den Unternehmen wenig Raum für Ineffizienz. Zudem müssen die Transportunternehmen heute deutlich transparenter sein als noch vor einigen Jahren.

Die steigenden Anforderungen, wie zusätzliche Sicherheitsstandards und neue regulatorische Vorgaben beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen. Zudem sind die Möglichkeiten fürs Effizienzsteigerungen, ohne dass Qualität, Sicherheit und sozialverträgliche Anstellungsbedingungen darunter leiden, beschränkt. Das Bestreben nach Effizienz im öffentlichen Verkehr ist über alle Ebenen hinweg eine tägliche Selbstverständlichkeit geworden.

Aufwand und Ertrag eines ausgewogenen und fairen Benchmarks sind fragwürdig

Benchmarking ist das Vergleichen von Produkten, Prozessen, Leistungen (Performance) und Strategien. Konkret wird ein Ziel festgelegt, das vermutlich in aller Regel Kostensenkung/Effizienzsteigerung ist, dann wird ein Kennzahlenraster zur Leistungsermittlung festgelegt, die entsprechenden Daten dazu erhoben, aufgrund deren Analyse dann ein Ranking erstellt wird. Anschliessend erfolgt eine qualitative Analyse, welche die Best Practice ermittelt, welche dann implementiert wird.

Voraussetzung für derartige Anreize ist einerseits die Messbarkeit und andererseits die Beeinflussbarkeit der beanreizten Performance durch das Unternehmen. Der Benchmark im öV, der ausdrücklich verstärkt zur Effizienzsteigerung eingesetzt werden soll, wirkt ein wenig wie der hilflose Versuch der staatlichen Aufsicht (BAV), weiterhin so zu tun, als hätten wir es mit einem Wettbewerb auf dem freien Markt zu tun, was bekanntlich nicht der Fall ist. Der RPV ist kein offener, privatwirtschaftlicher, sondern ein subventionierter, regulierter Markt. Regionalverkehr ist Service public. Wie wirkt sich dieser Umstand auf einen Benchmark aus? Wird dies berücksichtigt, und wenn ja wie?

Wie von Ecoplan in der Studie « Benchmarking: Beispiel öffentlicher Regionalverkehr» zum Benchmarking von Bahnlinien ausgeführt, bezieht sich das Benchmarking auf die Kosten pro produktivem Kilometer. Bei den Bahnlinien sind 59% der Kostendifferenzen auf unterschiedliche Rahmenbedingungen zurückzuführen, wobei folgende Rahmenbedingungen Auswirkungen auf die Kosten zeigen:

Länge der offerierten Linie, durchschnittliche Geschwindigkeit, Linienbelastung, Auslastung, Unternehmensgrösse (gemessen als gesamte Netzlänge) einer TU.

Neben den erwähnten gibt es noch weitere Kostenfaktoren, wie bspw. der Fremdkapitalanteil oder das Alter bzw. die Abschreibungskosten des Rollmaterials.

Diese Aussagen lassen vermuten, dass ein ausgewogenes und faires Benchmarking zu einer aufwändigen Zahlenerfassungs- und Vergleichsschlacht ausarten würde, deren Aufwand und Ertrag in keinem vertretbaren Verhältnis stünden. Aus Sicht der Gewerkschaft SEV wäre es zudem zwingend, dass auch die Faktoren Lohn, Anstellungsbedingungen und Altersvorsorge der Unternehmen einfließen müssten.

Fragenkatalog:

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

Obwohl der Bestellprozess im Grundsatz gut funktioniert, scheint ein gewisses Verbesserungspotenzial gegeben zu sein. Wir sind allerdings der Meinung, dass es keine weiteren Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen geschaffen werden müssen.

Die in der Ausgangslage dargelegten Fakten lassen vermuten, dass sich der heutige Bestellprozess im Grundsatz bewährt hat. Die stetig steigenden Erwartungen der Kunden, Kantone und des Bundes, der Druck des Preisüberwachers, die Effizienzsteigerung in geltenden und geplanten Auflagen wie Leistungsvereinbarungen, Abstimmungsergebnisse zu Fabi, das bestehende Qualitätsmesssystem und der generelle Druck nach bezahlbaren Ticketpreisen lassen den Unternehmen wenig Raum für Ineffizienz. Zudem müssen die Transportunternehmen heute deutlich transparenter sein als noch vor einigen Jahren.

Die steigenden Anforderungen, wie zusätzliche Sicherheitsstandards und neue regulatorische Vorgaben beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen. Zudem sind die Möglichkeiten für Effizienzsteigerungen, ohne dass Qualität, Sicherheit und sozialverträgliche Anstellungsbedingungen darunter leiden, beschränkt. Das Bestreben nach Effizienz im öffentlichen Verkehr im Rahmen des Vertretbaren ist über alle Ebenen hinweg eine tägliche Selbstverständlichkeit geworden.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

Wir unterstützen alle Reformziele ausser: Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.

Das Ziel, «Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert», ist am höchsten zu priorisieren.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Für diejenigen, welche der SEV als richtig beurteilt, ja.

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

Ja

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

Nein

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Ja

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

Ja

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

Nein

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

Nein

Aufwand und Ertrag eines ausgewogenen und fairen Benchmarks sind fragwürdig.

Benchmarking ist das Vergleichen von Produkten, Prozessen, Leistungen (Performance) und Strategien. Konkret wird ein Ziel festgelegt, das vermutlich in aller Regel Kostensenkung/Effizienzsteigerung ist, dann wird ein Kennzahlenraster zur Leistungsermittlung festgelegt, die entsprechenden Daten dazu erhoben, aufgrund deren Analyse dann ein Ranking erstellt wird. Anschliessend erfolgt eine qualitative Analyse, welche die Best Practice ermittelt, welche dann implementiert wird.

Voraussetzung für derartige Anreize ist einerseits die Messbarkeit und andererseits die Beeinflussbarkeit der beanreizten Performance durch das Unternehmen. Der Benchmark im öV, der ausdrücklich verstärkt zur Effizienzsteigerung eingesetzt werden soll, wirkt ein wenig wie der hilflose Versuch der staatlichen Aufsicht (BAV) von, weiterhin so zu tun, als hätten wir es mit einem Wettbewerb auf dem freien Markt zu tun, was bekanntlich nicht der Fall ist. Der RPV ist kein offener, privatwirtschaftlicher, sondern ein subventionierter, regulierter Markt. Regionalverkehr ist Service public. Wie wirkt sich dieser Umstand auf einen Benchmark aus? Wird dies berücksichtigt, und wenn ja wie?

Wie von Ecoplan in der Studie « Benchmarking: Beispiel öffentlicher Regionalverkehr» zum Benchmarking von Bahnlinien ausgeführt, bezieht sich das Benchmarking auf die Kosten pro produktivem Kilometer. Bei den Bahnlinien sind 59% der Kostendifferenzen auf unterschiedliche Rahmenbedingungen zurückzuführen, wobei folgende Rahmenbedingungen Auswirkungen auf die Kosten zeigen:

Länge der offerierten Linie, durchschnittliche Geschwindigkeit, Linienbelastung, Auslastung, Unternehmensgrösse (gemessen als gesamte Netzlänge) einer TU.

Neben den erwähnten gibt es noch weitere Kostenfaktoren, wie bspw. der Fremdkapitalanteil oder das Alter bzw. die Abschreibungskosten des Rollmaterials.

Diese Aussagen lassen vermuten, dass ein ausgewogenes und faires Benchmarking zu einer aufwändigen Zahlenerfassungs- und Vergleichsschlacht ausarten würde, deren Aufwand und Ertrag in keinem vertretbaren Verhältnis stünden. Aus Sicht der Gewerkschaft SEV wäre es zudem zwingend, dass auch die Faktoren Lohn, Anstellungsbedingungen und Altersvorsorge der Unternehmen einfließen müssten.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

Der SEV favorisiert die Variante «Optimierung» ohne den Teil «Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen».

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

Nein

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?
Nein

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?
--

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Nein

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti
Präsident SEV



Daniela Lehmann
Koordinatorin Verkehrspolitik

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

per Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 13. August 2019 ak

**Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Reform des regionalen
Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

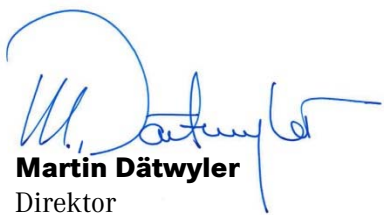
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage «Reform des regionalen Personenverkehrs»
Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den
zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren
Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handelskammer beider Basel


Martin Dätwyler
Direktor


Dr. Sebastian Deininger
Leiter

Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Dr. Sebastian Deininger
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 24
F +41 61 270 60 65

s.deininger@hkbb.ch

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Stellungnahme

Reform des regionalen Personenverkehrs

Basel, 13. August 2019 ak/sd

Mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) will der Bundesrat die Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie die Dienstleistungsqualität und Zuständigkeiten im regionalen Personenverkehr (RPV) optimieren. Die Handelskammer beider Basel begrüsst diese Absichten. Im Hinblick auf die überkantonale Koordination des RPV und der administrativen Vereinfachung bevorzugt die Handelskammer die vorgeschlagene Variante Optimierung. Die Alternativvariante Teilentflechtung verspricht aus Sicht der Kammer keine grossen Synergieeffekte und führt insbesondere in kleineren Kantonen zu einer grossen administrativen Mehrbelastung.

Ausgangslage

Als Reaktion auf die Motion 13.3663 gab der Bundesrat eine Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG) in Auftrag. Ziel der Revision ist es, die Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie die Dienstleistungsqualität und Zuständigkeiten im regionalen Personenverkehr (RPV) zu verbessern. Der regionale Personenverkehr bewältigt heute eine Nachfrage von beinahe 10 Milliarden Personenkilometer¹. Der Bund prognostiziert in seinen Verkehrsperspektiven zum öffentlichen Personenverkehr einen Nachfragezuwachs von über 50 Prozent im Zeitraum 2010 bis 2040. Im Rahmen eines partizipativen Reformprozesses wurden Experten, Transport- und Beratungsunternehmen sowie die Kantone und der Bund miteinbezogen und zwei mögliche Reformvarianten erarbeitet. Diese beiden Varianten, Optimierung und Teilentflechtung, stehen nun zur Vernehmlassung.

Beide Varianten im Überblick

Variante Optimierung

Die Variante Optimierung enthält fünf wesentliche Reformen. Neu sollen durch den 4-jährigen Verpflichtungskredit des Bundes und die 4- bis 6-jährigen Zielvereinbarung zwischen Bestellern und Erstellern die Finanzierungs-, Planungs- und Investitionssicherheit im RPV optimiert werden. Zudem sollen durch neue Finanzierungsmöglichkeiten Innovation gefördert und durch ein nationales Benchmarking und Transparenz bei den Kennzahlen sowie der Präzisierung von Überschuss-Verwendungen die Innovation und Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

¹ BAV 2018

Variante Teilentflechtung

Die Variante Teilentflechtung beinhaltet sämtliche Grundreformen aus der oben erwähnten Variante Optimierung. Zusätzlich sollen durch die Anpassung des Bestellverfahrens im Busverkehr des RPV, welcher ca. 20 Prozent¹ der RPV-Leistungen verrichtet, Synergieeffekte mit dem Ortsverkehr geschaffen werden. Dafür soll die Bestellung des Busverkehrs im RPV nur noch durch die Kantone erfolgen. Finanziell würde sich der Bund aber weiterhin in Form einer relativ starren Pauschale beteiligen.

Haltung der Handelskammer

Die Handelskammer fordert einen leistungsfähigen, innovativen und kosteneffizienten öffentlichen Verkehr. Daher gehend begrüsst sie den Willen des Bundesrates die Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit des regionalen Personenverkehrs zu stärken und Innovationen zu fördern. Obschon die vorgeschlagenen Reformideen in ihrem Umfang sehr bescheiden ausfallen, anerkennt die Kammer die erreichten Fortschritte, insbesondere in den Bereichen Innovation und Benchmarking. Die Kammer priorisiert, wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), die Variante Optimierung. Sie garantiert einen reibungslosen überkantonalen Busverkehr im RPV und hält den administrativen Aufwand für kleinere Kantone in Grenzen. Weiter bildet sie eine gute Grundlage für eine grundsätzliche und weitreichende Reform des RPV zu einem späteren Zeitpunkt. Demgegenüber erachtet die Handelskammer das potentielle Synergiepotential der Variante Teilentflechtung als bescheiden und befürchtet, dass die angedachte Art der Finanzierung zu Ineffizienz führt, sodass letztlich die negativen Begleiterscheinungen dieser Variante überwiegen.

Fazit und Forderungen

Die Handelskammer beider Basel erachtet die Reformvariante Optimierung als zielführend. Zugleich fordert sie das UVEK auf, Innovationen im stark staatlich regulierten RPV zielführend zu fördern und ein effizientes Benchmarking umzusetzen. Dieses soll eine Vergleichbarkeit bezüglich Dienstleistungsqualität und Wirtschaftlichkeit ermöglichen und somit zu einer Verbesserung des RPV beitragen. Weiter gilt es die vom Bund zu entrichtenden 4-jährigen Verpflichtungskredite, als Instrumente zur langfristigen und effizienten Angebotsplanung, durch vergleichbare kantonale Verpflichtungen durch die Kantone zu ergänzen. In einer Langfristperspektive muss zudem eine grundlegende Reform des RPV angestrebt werden. Wichtig dabei ist der Umstand, dass finanzielle Spielräume für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs, v.a. Investitionen in Innovationen, genügend Berücksichtigung finden, d.h. es sollten entsprechend zweckgebundene (wenn auch begrenzte) Gewinne bzw. Rückstellungen gebildet werden können. Die Kammer geht davon aus, dass die Schaffung von finanziellen Anreizen die Dynamik und Effizienz im RPV zielführend verbessern wird.

Die Laufzeit für die Zielvereinbarungen gemäss Art. 31a ter sollten in Anlehnung an die notwendige Abschreibungsdauer des Rollmaterials eine bestimmte Mindestdauer umfassen und zudem mit dem 4-Jahresrhythmus der Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Infrastrukturbetreibern abgestimmt werden. Eine solche Harmonisierung sorgt für mehr Investitionssicherheit und führt im Idealfall zu sinkenden Preisen der Angebote, da die Unsicherheit über die Amortisation des angeschafften Rollmaterials nicht mit einer Risikoprämie in die Offerten eingerechnet werden muss.

STELLUNGSNAHME IGÖV SCHWEIZ ZUR REFORM „RPV“

Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzliche gegeben?

1. JA

Bemerkungen:

Die IGöV setzt sich für ein einfaches und transparentes Bestellverfahren ein, das auch die Mittel für die Weiterentwicklung des erfolgreichen öV-Systems Schweiz mit einheitlichen Tarifen sichert.

Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

2. JA

Bemerkungen:

Planbarkeit und einfache Weiterentwicklung des öV-Systems soll verbessert werden.

Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

3. JA

Bemerkungen:

Die Finanzierung muss weiterhin Innovationen ermöglichen.

Wird die Variante ‚Kantonalisierung‘ zu Recht verworfen?

4.a JA

Bemerkungen:

Es kann nicht sein, dass das einheitliche landesweite öV-System Schweiz einzelnen Kantonsinteressen untergeordnet wird.

Ist die Thematik im Rahmen des Projektes ‚Aufgabenteilung II‘ neu aufzurollen?

4.b NEIN

Bemerkungen:

Der regionale Personenverkehr von Bahn, Schiff und Bus ist ein wichtiger Bestandteil des landesweiten öV- Systems.

Sind die neuere Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

5. NEIN

Bemerkungen:

Wir erachten den schweizweit vorgesehenen Innovationsbeitrag von jährlich CHF 5 Mio. für den RPV als viel zu klein, um wirkungsvolle und umsetzungsreife Innovationen zu finanzieren. Bund und Kantone müssen sicherstellen, dass erheblich zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung in den Budgets und der Abgeltung berücksichtigt werden.

Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

6. NEIN

Bemerkungen:

Der für Zukunftsprojekte verfügbare Gewinnanteil sollte massvoll erhöht werden, z.B. auch durch vermehrten Einsatz von Bonus/Malus Vereinbarungen,

Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grund-Erschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

7. NEIN

Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

8. JA

Bemerkungen:

Entscheidend sind Transparenz, Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit des Benchmarking-Systems. Bei der Ausarbeitung des Benchmarkingsystems sollen sowohl die TU wie die Kundenorganisationen des öV miteinbezogen werden.

Welche Variante favorisieren Sie, ‚Optimierung‘ oder ‚Teilentflechtung‘?

9. Variante „Optimierung“

Bemerkung:

Die positiven Aspekte des heutigen öV-System Schweiz müssen beibehalten und gestärkt werden.

Beide Varianten sind allerdings ungenügend bezüglich des Aspekts der Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich. Wie weiter oben dargelegt, sollte der für Zukunftsprojekte frei verfügbare Gewinnanteil massvoll erhöht werden.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante ‚Optimierung‘?

10. JA

Der Nachtverkehr und der Verkehr für die Erschliessung von Gebieten mit einer bestimmten touristischen (d.h. saisonalen) Nachfrage soll ebenfalls abgeltungsberechtigt werden, sowohl im Ortsverkehr wie im regionalen Personenverkehr. Nachtzuschläge sind konsequent abzuschaffen. (Siehe ausserdem unsere Bemerkung bei Frage 9).

Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante ‚Teilentflechtung‘?

11.a JA

Bemerkungen:

Die Kantone dürfen im Tarifsysteem des direkten Verkehrs keine Ausnahmeregelungen durchsetzen können, dies würde einem direkten Verkehr widersprechen. (Vergleiche auch Bemerkung bei Frage 9).

Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

11.b NEIN

Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

11.c NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) ist für alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheiden der einzelnen Kantone über die Busangebots-Entwicklung. Die Kantone haben jedoch ein unterschiedliches Angebot an Linien und auch das Wachstum und somit der Mittelbedarf wird sich sehr unterschiedlich entwickeln. Deshalb ist ein starres, lineares System nicht das Richtige. Die IGöV Schweiz spricht sich deshalb – für den Fall der Teilentflechtung - für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus, um das Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

12. JA

Die vorgeschlagenen Reformvarianten sind zu stark aus Sicht der Besteller konzipiert. Die Sicht der Kunden kommt zu wenig zum Ausdruck. Wir wiederholen hier deshalb die Forderung gemäss Frage 10:

Aus Sicht der IGöV sind der Nachtverkehr und der Verkehr für die Erschliessung von Gebieten mit einer bestimmten touristischen (d.h. saisonalen) Nachfrage ebenfalls abgeltungsberechtigt werden, sowohl im Ortsverkehr wie im regionalen Personenverkehr. Nachtzuschläge sind konsequent abzuschaffen.



Vernehmlassung Reform RPV

Eingang BAV	
20.6.19	/D389

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche <i>IGV Ostschweiz</i>
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: <i>p.A. Beat Tinner</i> <i>Langacker 85</i> <i>9478 Azmuel</i>	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA

☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 14. August 2019

**Vernehmlassung: Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur eingangs erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

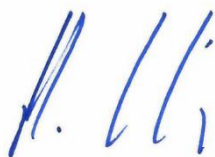
Angebot und Nachfrage im Regionalen Personenverkehr (RPV) der Schweiz sind in den letzten 10 Jahren stark gewachsen. Rund 35% der Leistung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz gehen auf den RPV zurück. Das Angebot im Regionalverkehr wird tagtäglich mehr als zwei Millionen Mal genutzt. Dies unterstreicht die Wichtigkeit, das ÖV-System regional auszubauen und flächendeckend zu betreiben. Bund und Kantone bestellen die Leistungen des RPV bei über 120 Transportunternehmen.

Die LITRA begrüsst es, dass der Bundesrat den Bestellprozess im RPV optimieren und die gesetzlichen Grundlagen ändern will.

Unsere Stellungnahme, welcher sich auch unser Partnerverband «SWISSRAIL» anschliesst, finden Sie im beigefügten Fragenkatalog. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst
für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas
Präsident



René Böhlen
Geschäftsführer



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Spitalgasse 32 3011 Bern SWISSRAIL Industry Association Effingerstrasse 8 3011 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen: Ja, die LITRA unterstützt, dass u.a. die Prozesse optimiert werden und die Voraussetzungen geschaffen sind, dass das Erfolgsmodell Regionaler Personenverkehr (RPV) langfristig gesichert ist. Die vorgeschlagene Reform behandelt die obenstehenden Anliegen, löst sie aber unzureichend.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Die LITRA unterstützt die Reformziele in folgender Priorisierung:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Die Planbarkeit des Angebots und der Investitionen wird erhöht
- Das Bestellverfahren wird harmonisiert und vereinfacht
- Die Mittel für die Weiterentwicklung des RPV-Systems sind gesichert
- Die Transportunternehmen (TU) erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Die folgenden Grundzielsetzungen werden sicherlich erreicht:

- die verlässlichere Finanzierung
- die Planbarkeit des Angebots und der Investitionen wird erhöht
- die Harmonisierung des Bestellverfahrens

Eine wichtige Änderung im Bestellverfahren wurde bereits vorgängig umgesetzt, indem die vierjährlichen Verpflichtungskredite auf Bundesebene eingeführt worden sind. Dadurch konnte merklich mehr finanzielle Planungssicherheit für die Transportunternehmen (TU), aber auch die Kantone gewährleistet werden.

Die LITRA hat eine tiefgreifendere Reform erwartet. Insbesondere bezüglich Schaffung von Anreizen für die TU sieht die LITRA noch Potential. Die TU sollen die Verantwortung und die Möglichkeiten haben, den RPV weiterzuentwickeln und damit Innovationen in das gesamte Verkehrssystem einzubringen. Hier bleibt die Reform hinter unseren Erwartungen. Die Rahmenbedingungen müssten angepasst werden. Denn die TU können zu wenig Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften. Ein Innovationsprozess kann nicht zentral geführt und verwaltet werden. Innovationen sollen «bottom up» entstehen und entsprechend gefördert werden. Nur so können wir sicherstellen, dass der RPV im intermodalen Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr mithalten kann.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:
a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine übergeordnete Koordination der Kantone bei der Planung und Bestellung bleibt aus Sicht der LITRA im RPV unabdingbar.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Für die LITRA stellt sich die Frage, ob 5 Mio. Franken pro Jahr und ein zentral gesteuerter Innovationsprozess ausreichen und zweckmässig sind, um den RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten. Der öV-Anteil im Modalsplit stagniert. Daher müsste im Bereich Innovation unbedingt offensiver, aber auch dezentral agiert werden können.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In der Frage der Überschussverwendung schliesst sich die LITRA der Haltung der öV-Branche an. Wir fordern, dass die TU neu generell 50 Prozent des Überschusses frei verwenden, während die übrigen 50 Prozent zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind. Ausserdem sollen die TU bei Ausschreibungen über eine freie Überschussverwendung verfügen. Es kann den TU, deren Linien ausgeschrieben wurden, nicht zugemutet werden, ausschliesslich Risiken zu tragen, ohne Aussicht auf eine freie Verwendung von allfälligen Überschüssen zu haben.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der RPV garantiert für die Anbindung sämtlicher Berggebiete und ländlichen Regionen an das öV-System der Schweiz. Es sind daher nicht betriebswirtschaftliche Kriterien, sondern vielmehr die Bedeutung des RPV aus regionalpolitischer, aber auch volkswirtschaftlicher Sicht in erster Priorität zu berücksichtigen.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die LITRA schliesst sich in dieser Frage der Stellungnahme des VöV an. Es ist verständlich, dass die Besteller einschätzen möchten, wie effizient die TU mit den von den

Bestellern erhaltenen Abgeltungen umgehen. Ein einheitliches Modell für ein nationales Benchmarking begrüsst die LITRA. Dabei ist es wichtig, dass die TU bei der Entwicklung eines solchen Modells gleichberechtigt wie die Kantone oder der Bund mitwirken können. Und das Benchmarking muss den wichtigen Anforderungen der Nachvollziehbarkeit und der Transparenz gerecht werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Die LITRA spricht sich klar für die Variante Optimierung aus. Es gibt zu viele kantonsübergreifende RPV-Linien, die eine gemeinsame Bestellung von Kanton und Bund erforderlich machen um das Angebot so stringent wie möglich über die gesamte Schweiz zu planen und zu betreiben.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Es, fehlen in der Variante Optimierung die gesetzlichen Grundlagen, um Anreize zur Produktivitätssteigerung der TU zu schaffen. Hier greift die angestrebte Reform eindeutig zu kurz. Es ist eine verpasste Chance, hier präzisere Instrumentarien für Besteller und TU einzuführen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Da wir uns klar für die Variante Optimierung aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Da wir uns klar für die Variante Optimierung aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Da wir uns klar für die Variante Optimierung aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Der LITRA ist es wichtig, dass der öV-Anteil im Modalsplit erhöht werden kann. Denn zurzeit geht der Anteil leicht zurück. Der RPV kann aktiv dazu beitragen, dass der öV-Anteil wieder steigt. Das Gesamtangebot kann deutlich verbessert werden, wenn die Abgeltungsberechtigung in zwei Bereichen ausgedehnt wird: das Angebot zur Nachtzeit und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion. Sie sind im gesamten Angebot des öffentlichen Verkehrs wichtig und können dazu beitragen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Beim Nachtverkehr hat die fehlende Abgeltungsberechtigung zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Aus Sicht der LITRA lässt sich diese Schlechterbehandlung von öV-Bedürfnissen in der Nacht nicht mehr rechtfertigen. Der Bund müsste sich an den Nachtangeboten künftig finanziell beteiligen.

Ungedeckte Kosten für touristische Angebote (Bussen, Seilbahnen und Schiffe zu Ausflugszielen) müssen heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden und kommen daher oft gar nicht erst zustande. Diese Verbindungen sind für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung und bieten Ausflüglern Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette. Darum ist eine Abgeltung durch den Bund vorzusehen.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Herr Christoph Herren

Vernehmlassung Reform RPV

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Reform des Regionalen Personenverkehrs und möchten dazu den Blickwinkel neuer nachfragegesteuerter Mobilitätsangebote («Mobility on demand») einnehmen. Die Erfahrungen dazu sind in der Schweiz noch jung, doch sollten die wesentlichen Erkenntnisse in diese Reform einfließen, die für viele Jahre die Möglichkeiten der Optimierung und der Innovationen in diesem Sektor des Personenverkehrs definieren wird.

Wir bedauern, dass in der Reform neue, flächenorientierte und nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote («mobility on demand») nicht betrachtet werden. Nach der Erfahrung, wie wir mit «on demand» Angeboten in der Schweiz und in Europa machen, kann diese Angebotsform insbesondere im ländlichen Raum mit seiner geringen Bevölkerungsdichte eine effizientere Alternative zu Linienbussen sein. On demand Angebote können als «Zubringer» für bestehende Linien dienen und diese damit stärken, teilweise aber auch als Ersatz dienen. Dieser Prozess der Substitution sollte in beide Richtungen möglich sein: bei geringer Nachfrage vom Linienangebot zum on demand und bei steigender Nachfrage von on demand zu den für grössere Auslastungen effizienteren Linienangeboten. Nachfragegesteuerte Angebote sind ein «Messsystem» für den Mobilitätsbedarf. Sie liefern nicht nur die nötige Kapazität, sondern auch wichtige Informationen zur Linienführung. Damit können sie auch die heute üblichen, teuren «Probefetriebe» ersetzen.

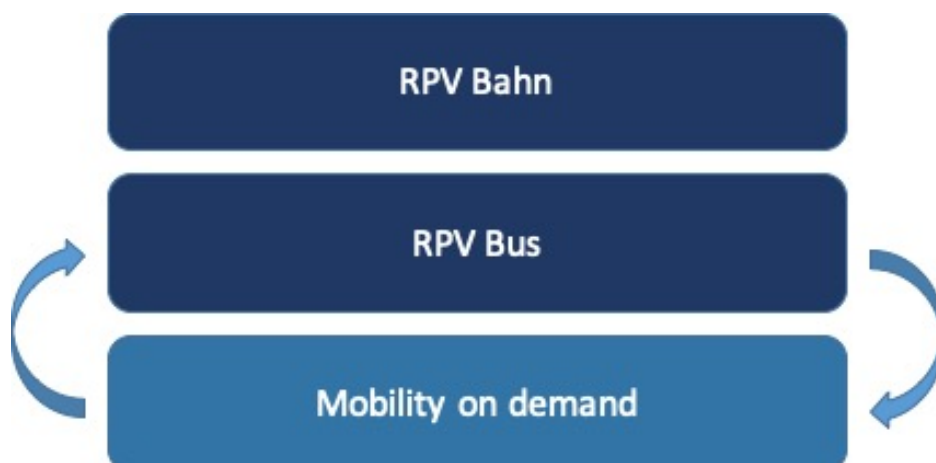


Abbildung 1: Bei Linien mit geringem Passagieraufkommen sollte ein alternatives "on demand Angebot" überprüft werden. Umgekehrt können on demand Angebote bei ausreichender Auslastung in ein Linienangebot umgewandelt werden.



Wir würden daher empfehlen, diese neue Angebotsform zu berücksichtigen, um aus den Sichten Gesamtmobilitätssystem und der Nutzer das Angebot optimal ausgestalten zu können. Dabei könnte eine Grundregel «bessere Nutzung bei gleichem Preis» / «gleiche Nutzung bei günstigerem Preis» zur Anwendung kommen. Bei schwach ausgelasteten Linien, z.B. unter 300 Passagieren pro Tag, könnte eine Prüfung vorgeschrieben werden, ob ein linienbasiertes oder ein on demand Angebot bestellt werden soll.

Je nach Verteilung der Bevölkerung ist ein flächenbasiertes Angebot einem Linienangebot überlegen. Am Beispiel von Herzogenbuchsee / Niederönz ist ersichtlich, dass bedarfsgesteuertes Angebot nicht sinnvoll durch eine Linienführung ersetzt werden kann. Es zeigt auch deutlich auf, dass solche Angebote als Zubringer für Bahn- und Buslinien dienen und damit das Mobilitätssystem insgesamt effizienter machen.



Abbildung 2: Einstiegspunkte (links) und Ausstiegspunkte (rechts) des on demand Angebots in Herzogenbuchsee (Niederönz). Der zentrale, rot markierte Punkt ist der Bahnhof mit den Haltestellen der regionalen Buslinien.

Sehr zu begrüßen ist die gleiche Behandlung von Orts- und Regionalverkehren. In der Pilotregion Herzogenbuchsee / Niederönz erhalten wir nach nur drei Monaten Betriebszeit von den meisten umliegenden Gemeinden Anfragen, das Angebot auf diese auszuweiten. Die Grenze zwischen Orts- und Regionalverkehr wird fließend.

Negativ beurteilen wir, wenn die Kantone unterschiedliche Regeln für die Bestellung und das Controlling erlassen können. Das führt zu beträchtlichen Aufwänden für Unternehmen, die in mehreren Kantonen tätig sind. Die Struktur sollte überall die gleiche sein, Ziele können verschieden ausgestaltet sein.

Aus unserer Sicht ist die erwähnte Tatsache, dass nur 15 % der Buslinien interkantonal sind, eher die Folge des Bestellmechanismus als des realen Mobilitätsbedürfnisses. Vielerorts nutzen die Betroffenen bei interkantonalen regionalen Strecken das Privatauto anstelle des öV. Wir empfehlen daher die Möglichkeit, dass bedarfsgesteuerte Angebote vom Bund bestellt werden können. So kann das Mobilitätsbedürfnis über Kantonsgrenzen gemessen

werden und gemäss obengenanntem Mechanismus bei ausreichendem Bedarf eine interkantonale Linie eingerichtet werden.

Grundsätzlich begrüssen wir die Möglichkeit der Finanzierung von Innovationen bei Transportunternehmen. Wir stellen uns allerdings die Frage, ob die Förderung nach einer Teilsparte der Mobilität sinnvoll ist. Besser erscheint uns eine Möglichkeit, die unabhängig von einer Teilsparte wirken kann und Innovationen im ganzen Mobilitätssystem erlaubt. Mehrere kleine Innovationstöpfe können zu unbefriedigenden Partiallösungen oder sogar systemschädlichen Entwicklungen führen. Zudem ist der Innovationstopf mit CHF 5 Mio bei einem Volumen von CHF 2 Mrd sehr klein bemessen – es entspricht 2.5 Promille. Wir sind ausserdem aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Jahren skeptisch, ob (staatsnahe) Transportunternehmen die besten Innovatoren sind, oder ob unabhängige Unternehmen (Startups) mindestens teilweise die bessere Wahl sind.

Der grösste Kostentreiber im RPV ist die grosse Anzahl von Transportunternehmen. Leider wird dieses Problem mit dem vorliegenden Vorschlag nicht angegangen. Die Vielzahl führt zu Redundanzen z.B. im «Overhead», bei IT-Systemen sowie den nötigen Schnittstellen und verhindert, dass die meist kleinen Unternehmen Skaleneffekte nutzen können. Zudem müssen die Besteller mit allen Unternehmen die Verhandlungen führen und das Controlling durchführen. Es ist zu befürchten, dass insbesondere die Variante «Teilentflechtung» diese, zu kleinräumigen Strukturen bewahrt oder sogar verstärkt. Damit werden ineffiziente Angebote geschützt und alternative, innovative Angebote verhindert oder erschwert.

Bei einer Aufnahme von nachfragegesteuerten Angeboten ist zu beachten, dass Regelungen wie das distanzbasierte Tarifmodell des DV (Art. 16) oder Teile des Qualitätsmesssystems (Einhaltung des Fahrplans) für diese Angebote nicht sinnvoll sind. Es müsste folglich an geeigneter Stelle, z.B. beim Konzessionsrecht, entsprechende Bestimmungen geben.

Im Folgenden die Antworten auf den Fragenkatalog.

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

Ja.

2. Unterstützen Sie die Reformziele?

Grundsätzlich Ja.

Aus unserer Sicht wird die bestehende Struktur und Kleinräumigkeit zu stark geschützt. Grosse Effizienzgewinne sind mit dieser Reform nicht zu erwarten. Neue, bedarfsgesteuerte Angebotsformen fehlen leider.

Welche sind zu priorisieren?

«Gesamtsicht stärken»

«Anreize für Leistungssteigerungen erhöhen»

Die Gesamtsicht verbessert die Abstimmung «Infrastruktur» und «Angebot» (die primär den Bahnsektor betrifft), lässt aber innovative Alternativen aus – die insbesondere im ineffizienten Teil des öV-Sektors wichtig wären.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Teilweise.

Insbesondere bei der Gesamtsicht und bei den Leistungssteigerungen sind wir skeptisch. Der Einbezug mehrerer Staatsebenen in einem Prozess wird immer schwerfälliger sein als eine Kompetenzregelung mit einer Ebene.

4. Fragen zur Kantonalisierung:

- a. Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

Ja.

Die Kantons Grenzen wurden in einer Zeit gezogen, in der völlig andere Bedürfnisse herrschten als heute. Die Mobilitätsbedürfnisse orientieren sich nicht an Kantons Grenzen.

- b. Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projekts «Aufgabenteilung II» neu aufzuteilen?

Wahrscheinlich.

Es ist politisch nicht opportun, aber die kantonale Gliederung der Schweiz orientiert sich nicht an den heutigen Bedürfnissen und technischen Möglichkeiten.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Nein.

Mobilität ist zunehmend multimodal und das UVEK unterstützt dies mit dem UVEK-Massnahmenplan. Daher sollte die staatliche Innovationsförderung auf das Gesamtmobilitätssystem ausgerichtet sein und nicht Teilsparthen-bezogen. Das Volumen für Innovationen ist viel zu klein. Innovationen z.B. im Bereich automatisiertes Fahren benötigen Investitionen in einer anderen Grössenordnung.

Aus unserer Sicht wäre eine Möglichkeit, einen Teil, z.B. 5-10% der NAV und FABI-Fonds für Innovationen statt physischer Ausbauten einzusetzen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

Teilweise.

Die Entwicklung geht in die richtige Richtung. Gute Innovationen entstehen oft in Kollaborationen. Der Mechanismus sollte dies stärker fördern. Nicht gelöst wird das «Redundanzproblem» bei Innovationen, d.h. dass viele Akteure die gleiche Entwicklung verfolgen wie bei den automatischen Shuttles oder aktuell bei MaaS-Plattformen. Hier könnte eine Innovationsförderung durch einen Fonds eine bessere Wirkung erzielen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

Ja.

Er sollte das auch bei Angeboten der Grunderschliessung tun.

8. Ist ein schweizweites einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten ÖV-Linien einzuführen?

Ja.

Das Benchmarkingergebnis muss Konsequenzen haben.

Das Benchmarkingsystem sollte auch für bedarfsgesteuerte Angebote möglich sein.

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

Eher Optimierung. Optimal ist keine.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante Optimierung?

Für die Bestellung von bedarfsgesteuerten Angeboten sollte der Bund Besteller sein. Die längere Bestelldauer ist aus Sicht von «asset-schweren» Angeboten, insbesondere der Bahn, nachvollziehbar. Sie birgt aber die Gefahr, dass dynamische Angebote wie on demand behindert werden. Idealerweise gibt es weiterhin eine Möglichkeit einer zweijährigen Bestellperiode für innovative Angebote.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

Nein.

- b. Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

Nein.

Die heutigen Mobilitätsbedürfnisse orientieren sich nicht an den Kantons Grenzen.

- c. Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrages einverstanden?

Teilweise.

Positiv ist, dass die Trennung zwischen Orts- und Regionalverkehr entfällt.

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- und Reformbedarf besteht?

Ja.

Die Reform soll neue Mobilitätsangebote fördern und nicht ausschliessen, wenn diese effizienter sind.

Die Vielzahl der Transportunternehmen.

Gerne stehen wir für Fragen zur Verfügung.

Mit besten Grüßen



Andreas Kronawitter

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Aarau, 14. August 2019

**Reform des regionalen Personenverkehrs
(Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 17.04.2019 wurden wir eingeladen, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen bestens.

Mit dem beiliegenden Rückmeldeformular möchten die RAILplus-Bahnen diese Gelegenheit nutzen. Es handelt sich um eine abgestimmte Stellungnahme, die es den Mitgliedbahnen erlaubt, auf eigenständige Stellungnahmen zu verzichten.

Für Rückfragen bei Unklarheiten stehen wir gerne zur Verfügung. Wir hoffen, mit unseren Angaben zu einer zielführenden Weiterentwicklung und Harmonisierung des Bestellverfahrens beitragen zu können.

Freundliche Grüsse

RAILplus AG



Dr. Renato Fasciati
Präsident des Verwaltungsrates



Joachim Greuter
Geschäftsführer



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: RAILplus AG Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 4331 5001 Aarau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Ziel aller RAILplus-Bahnen ist es, ihren Kunden ein qualitativ hochstehendes und verlässliches ÖV-System anzubieten. Das aus unserer Sicht heutige sehr erfolgreiche Gesamtsystem gilt es mit der Reform partiell weiterzuentwickeln und nachhaltig zu stärken. Zur Reduktion der Bürokratie ist ein möglichst einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren anzustreben. Die Sicherung der Finanzierung gilt zur Gewährleistung einer kundenorientierten und nachhaltigen Angebotsentwicklung als zentrales Thema.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele sind aus Sicht RAILplus verständlich und korrekt. Die folgenden Ziele sind aus unserer Sicht zu priorisieren:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden nur teilweise erreicht. Die aufgelegte Reform geht unabhängig der gewählten Variante einen sehr moderaten Weg und beschränkt sich auf die teilweise Optimierung und Anpassung des bestehenden Systems. Da aus Sicht RAILplus das heutige System zu einem sehr gut ausgebauten ÖV-Gesamtsystem in der Schweiz führte, ist der Weg der kleineren Schritte durchaus praktikabel. Grundsätzlich lässt sich aber bereits hier festhalten, dass sich mit der Variante «Optimierung» insbesondere das Ziel der berechenbaren Finanzierung und des vereinfachten, effizienten und harmonisierten Bestellverfahrens nur ansatzweise erreicht werden kann.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Speziell im RPV auf der Schiene macht das Angebot nicht an der jeweiligen Kantons-grenze Halt. Die Koordination der entsprechenden kantonsübergreifenden Angebote würde insbesondere in funktional zusammengehörenden jedoch kantonal getrennten Räumen das Bestellverfahren für die Transportunternehmen deutlich verkomplizieren. Dies widerspricht eindeutig einem der Grundziele der Reform.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Während in der Infrastruktur die Finanzierung berechenbar ist, bleibt sie im Bereich des RPV nicht vorhersehbar. Alle Zusicherungen für Investitionen und Angebotsausbauten beinhalten (trotz Zusagen) immer wieder grossgeschriebene und fett markierte Vorbehalte in der Finanzierung. Die Koordination Bund und Kanton ist je nach Situation sehr kompliziert und aufwendig.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist es mit der aktuell vorliegenden gesetzlichen Regelung nur bedingt möglich, ihre Geschäfts- und Industrieprozesse zu innovieren, da die Mittel nicht oder nur bedingt für innovative Investitionsprojekte einzusetzen sind. Zum Vorantreiben von innovativen Ideen und Projekten wird mit agilen Methoden kurzfristig und unbürokratisch unterschiedlich hohes Kapital benötigt, welches das schrittweise Skalieren der Ideen und Projekte erlaubt. Die administrativen Hürden für die Finanzierung von Innovationsprojekten bleiben hoch (viele Beschreibungen, Informationen, Nachweise, usw.). Die vorgeschlagene Umsetzung unterstützt zwar die Realisierung von grösseren Vorhaben, welche bereits einen gewissen Reifegrad erreicht haben, unterstützt aber die aktive Förderung durch eine Anstossfinanzierung für kleinere TU nur bedingt. Aus Sicht von RAILplus muss es auch kleineren TUs unabhängig von Drittmarktgeschäften möglichst unbürokratisch möglich sein, innovative Projekte in der Branche voranzutreiben.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bereits jetzt ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die Transportunternehmen setzen sich für ein effizientes öV-System ein. Um das öV-System weiterzuentwickeln und Innovationen in der ÖV-Welt zu integrieren, benötigen die Transportunternehmen wie bereits erwähnt zusätzliche finanzielle Mittel. Ausserdem fordern wir, dass die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen klarer definiert werden. Einerseits fehlt heute der Spielraum bei der Überschussverwendung, andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich den regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung. Bezüglich Gewinnverwendung fordert RAILplus in Anlehnung an den VÖV, dass die Transportunternehmen neu generell 50 Prozent des Gewinns frei verwenden, während die übrigen 50 Prozent (bisher zwei Drittel) zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind. Ausserdem sollen sie bei Ausschreibungen über freie Gewinnverwendung verfügen. Diese Forderung basiert auf den Projektbesprechungen des letzten Jahres und dem damals vorliegenden Vorschlag des Bundes.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist angebracht, dass bei der Finanzierung des RPV neben verstärkt marktwirtschaftlichen Kriterien auch ausserhalb der Grunderschliessung weiterhin volkswirtschaftliche und regionalpolitische Anliegen für die Beurteilung beigezogen werden. Dennoch soll der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel besser und konsequenter vor einem Entscheid diskutiert werden. Bei knappen Mitteln gilt es eine Mindestwirtschaftlichkeit sicherzustellen. Die Konkurrenz zwischen Bahn und Strasse sowie ÖV und Privatverkehr wird in den nächsten Jahren massiv zunehmen. Dieser Preiskampf soll nicht unnötig zu Lasten der Bahn und des Gesamtsystems ÖV infolge zu geringer Kosten-/Nutzenverhältnisse verschärft werden.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen von RAILplus setzen sich bereits heute sehr für einen effizienten Regionalverkehr ein. Aufgrund der grossen finanziellen Aufwendungen ist es aus unserer Sicht völlig verständlich, dass die Besteller einschätzen und verfolgen möchten, wie effizient die Transportunternehmen mit den Abgeltungen umgehen. Die RAILplus-Unternehmungen haben daher bereits vor 10 Jahren ein Benchmarking-System installiert, welches durch das Ausweisen zentraler KPIs die Vergleichbarkeit innerhalb von RAILplus sicherstellt.

RAILplus unterstützt daher grundsätzlich die Bestrebungen, ein Benchmarking-System im Gesamtsystem zu etablieren, ist jedoch der Meinung, dass die KPI-Werte als vertraulich zu deklarieren sind und nur den Bestellern und Transportunternehmungen zur Verfügung gestellt werden. Werden die entsprechenden Daten veröffentlicht, besteht das Risiko, dass trotz der grossen natürlichen Unterschiede (geografische Lage, Erschliessungsfunktion, Rollmaterialcharakteristik uvm.) innerhalb der beteiligten Transportunternehmungen unzulässige und nachweislich falsche Vergleiche herangezogen werden.

Die Mitglieder von RAILplus möchten bei der Erarbeitung des Benchmarking-Systems aktiv einbezogen werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

RAILplus bevorzugt die Variante «Optimierung», da sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält oder sogar verstärkt, sowie der nationalen Betrachtung des RPV die notwendige Beachtung schenkt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung. Um das Angebot besser zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen, helfen Zielvereinbarungen als partnerschaftliche Vereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen. Zudem macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger Sinn. So sind vor allem im Bahnbereich längere und mit der Infrastruktur synchronisierte Planungsverfahren unabdingbar.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Variante «Teilentflechtung» enthält zwar die positiven Punkte der Variante «Optimierung», geht aber noch einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Genau hier liegen die Nachteile dieser Variante. Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Gesamtsystemgedanken des öffentlichen Verkehrs.

Insbesondere die Verlagerung des Busverkehrs in die Gesamtverantwortung der Kantone erscheint unseren Transportunternehmen, welche auch interkantonale Angebote produzieren, als nicht mit den Zielen der Reform vereinbar.

Zudem können trotz des ebenfalls geplanten Benchmarking-Systems so im Bus- und Schiffsverkehr starke kantonale Unterschiede entstehen, welche aus Sicht des Kunden einem zu gewährleistenden Gesamtsystem ÖV widersprechen.

Ein weiterer Nachteil der Variante «Teilentflechtung» ist, dass der Bund zukünftig keine Bürgschaften mehr für Bus-Angebote (inkl. Depots) gewährt, was zu weniger Einnahmen für Busunternehmen und zu einer Ungleichbehandlung zwischen den Transportunternehmen führt.

Falls die Variante «Teilentflechtung» jedoch trotzdem umgesetzt wird, fordern wir, dass weiterhin eine abgestimmte interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein soll. Dies ohne die Effizienz zu mindern und ohne dass die Errungenschaften des heutigen Systems geschwächt werden. Die Standardisierung der (Bestell-)Prozesse und Systeme ist für eine kundenorientierte Ausrichtung die Grundbedingung für Transportunternehmen, die in mehreren Kantonen tätig sind.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Das Gesamtsystem ÖV ist nicht strikt nach kantonalen Grenzen abgrenzbar, was sich auch im Bus- und Schiffbereich mit 15 Prozent interkantonale Angebote manifestiert. Der Einbezug der Kantone und die Gewährleistung der Subsidiarität ist aus unserer Sicht mit der Variante «Optimierung» erfüllt.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) ist für alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheiden der einzelnen Kantone über die Busangebots-Entwicklung. Die Kantone haben jedoch ein unterschiedliches Angebot an Linien und auch das Wachstum und somit der Mittelbedarf wird sich sehr unterschiedlich entwickeln. Deshalb ist ein starres, lineares System insbesondere für die dynamische Weiterentwicklung nicht das Richtige. RAILplus spricht sich – für den Fall der Teilentflechtung - für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus, um das Gesamtsystem ohne zu grosse Zwänge weiterzuentwickeln.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

< per e-mail an: christoph.herren@bav.admin.ch >

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Zürich, 15. August 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs resp. zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes eine Stellungnahme abgeben zu können.

Gerne legen wir Ihnen nachstehend unsere Sicht der Dinge dar und nehmen Stellung zur vorgesehenen Anpassung des Personenförderungsgesetzes.

Allgemeine Bemerkungen

Die Gewerkschaft VPOD nimmt als Gewerkschaft die Interessen der Angestellten in zahlreichen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs wahr (vornehmlich bei Bus- und Tramunternehmungen in der Deutschschweiz). Daher sehen wir uns als Sozialpartner dazu legitimiert, die relevanten Anliegen der Arbeitnehmenden in der Anhörung zur Reform des regionalen Personenverkehrs resp. zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, mit dieser Stellungnahme zu vertreten.

Einleitung

Der Bundesrat beauftragte im Juni 2016 das UVEK, das System des regionalen Personenverkehrs unter Einbezug von EFD, Kantonen und Transportunternehmen zu überarbeiten. Die Reform soll die Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen. Überdies sollen Anreize bei den Transportunternehmen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen geschaffen werden.

Zudem verpflichtet die von National- und Ständerat überwiesene Motion 13.3663 den Bundesrat, dem Parlament Reformvorschläge zu unterbreiten, wie die Finanzierung des RPV langfristig sichergestellt und wie dessen Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt werden kann.

Ebenso sind Massnahmen zu unterbreiten, wie das heutige Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht werden kann, damit mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Besteller wie die Transportunternehmen entstehen. Bezüglich Ausschreibungen des regionalen Personenverkehrsangebots hat das Parlament 2012 den Vorschlag des Bundesrats, die auf Verordnungsstufe bestehenden Regelungen zu Ausschreibungen auf Gesetzesstufe anzuheben, zwar angenommen, jedoch die bestehenden Möglichkeiten für den Busbereich eingeschränkt und für den schienengebundenen RPV nur rudimentär geregelt.

Die Motion 13.3663 macht keine Aussagen zum Thema Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund ist im Auftrag des Bundesrats keine Änderung im Wettbewerbsmodell vorgesehen. Ausschreibungen bleiben deshalb im Busverkehr unter einschränkenden gesetzlichen Vorgaben weiterhin möglich.

Im Jahr 2015 wurde ein Expertenbericht vorgelegt, der die geltenden Regeln im Bestellverfahren untersuchte und Vorschläge für Verbesserungen einbrachte. Der Bundesrat schlägt auf dieser Grundlage nun schwergewichtig mehrere Handlungsansätze vor:

Längerfristige Finanzierungsinstrumente und Vereinbarungen sowie eine Angebotsentwicklung, die sich ebenfalls über mehr als nur zwei Fahrplanperioden erstreckt. Eine Minimierung der Schnittstellen zwischen Bund und Kantonen, indem die Zuständigkeiten deutlicher geklärt und zugeteilt sind. Dazu gehört auch eine Entschlackung der Verfahren und bessere Koordination zwischen Bund und Kantonen, indem das Bestellverfahren harmonisiert wird.

Der Bundesrat schlägt diesbezüglich zwei mögliche Varianten vor: Teilentflechtung oder Optimierung.

Bei der Teilentflechtung würde der Bund nur mehr gemeinsam mit den Kantonen als Besteller im regionalen Schienenverkehr auftreten, hingegen würde die Bestellung von Bus- und Schifflinien an die Kantone übergehen und der Bund würde sich bei diesen Angeboten nur noch mit einem Pauschalbetrag an die Kantone beteiligen.

Bei der Variante Optimierung bliebe der Bund auch Besteller bei Bus- und Schiffsangeboten. Der Bundesrat bevorzugt die Variante Teilentflechtung, die Kantone die Variante Optimierung, der sie gerade unter dem Stichwort Harmonisierung des Bestellverfahrens den Vorzug geben. Und dies, obwohl sie mit der Variante Teilentflechtung mehr Spielraum bekämen, indem sie neu nicht mehr zwischen Regional- und Ortsverkehr bei Busangeboten unterscheiden müssten und die Pauschale des Bundes auch für den Ortsverkehr einsetzen dürften.

Weiter sind bei beiden Varianten ein Benchmarking unter den Anbietern sowie ein Bonus-Malus-System als Anreiz für mehr Effizienz und Qualität geplant. Mittels Benchmarking will der Bundesrat die erforderliche Transparenz schaffen und wirtschaftliche Anreize erhöhen. Geprüft würden die Leistungen der Anbieter nach objektiven Kriterien wie z.B. Pünktlichkeit und Sauberkeit, das System würde gemeinsam mit den Kantonen entwickelt.

Dieses Benchmarking müsste auch im Fall der Variante Teilentflechtung alle Angebote einbeziehen, da ansonsten alle Busanbieter nicht mehr darunterfallen würden oder aber die Kantone eigene Benchmarking durchführen müssten. Das Bonus-Malus-System sähe eine Belohnung resp. eine finanzielle Einbusse für die Anbieter vor, sofern sie die Zielwerte über- oder unterschreiten.

Der erläuternde Bericht listet auch Vorschläge auf, die verworfen wurden. So wurden die ausschliessliche Kantonalisierung im Bestellverfahren wie aber auch die alleinige Zuständigkeit des Bundes bei der Bestellung von Schienenangeboten nicht als tauglich beurteilt.

Ebenfalls verworfen wurden Ausschreibungen als Regelfall für die Auswahl der Anbieter. Ausschreibungen wurden bisher nur im regionalen Busverkehr praktiziert und auch da nur in Einzelfällen.

In der Praxis erweisen sich Ausschreibungen als ungeeignet, da die Angebote eng aufeinander abgestimmt sein müssen. Sie bedingen eine hohe Kooperation der beteiligten Transportunternehmen um die Errungenschaften des öV wie national abgestimmter Netzausbau, einheitliche Tarifierung und Taktfahrplan zu gewährleisten.

Stellungnahme VPOD

Der VPOD begrüsst und nimmt den Umstand, dass der Bundesrat im erläuternden Bericht nochmals rekapituliert, dass Ausschreibungen im öV nicht zielführend und mit einer hohen Rechtsunsicherheit verbunden sind, sondern im Gegenteil die Errungenschaften des öV in der Schweiz gefährden könnten.

Der VPOD unterstützt die Ziele einer verbesserten Finanzierungs- und Planungssicherheit für die Anbieter. Davon versprechen wir uns auch eine stärkere sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit, da die Unternehmen einen längerfristigen Horizont haben.

Wir unterstützen deshalb die Verlängerung des Verpflichtungskredits auf vier Jahre mit der Darlegung der Absicht für die Folgeperiode und die 4- bis 6-jährigen Zielvereinbarungen.

Wir sind der Auffassung, dass ein Benchmarking bei stark unterschiedlichen regionalen Voraussetzungen sehr anspruchsvoll ist, und gerade im Service public, wenn es dann auch noch mit einem Bonus-Malus-System verknüpft wird, ein zweifelhaftes Instrument darstellt. Meistens steht weder ein guter und erschwinglicher Service public im Vordergrund noch gelten faire Arbeitsbedingungen und gute Entlohnung als Voraussetzung für einen Bonus. Die Anbieter müssen meist bei der Effizienz der Leistungen wetteifern und das bedeutet dann eben einen erhöhten Druck auf die Arbeitsbedingungen. Motiviertes Personal wird selbstredend immer versuchen, auch unter ungünstigen Voraussetzungen einen guten Service public zu erbringen, aber mittelfristig leidet die Angebotsqualität.

Der VPOD unterstützt die Variante Optimierung, der wir wegen der sinnvoll angestrebten Harmonisierung im Bestellverfahren und der Qualitätssicherung (auch wegen des Knowhows und der Expertise des Bundes) gegenüber der Variante Teilentflechtung den Vorzug geben. Die Bestellkompetenz und die Ressourcen der Kantone im Bestellverfahren im öV sind unterschiedlich ausgeprägt.

Der Bund wiederum soll seine Rolle und Verantwortung im regionalen Personenverkehr zugunsten eines flächendeckenden, gut ausgebauten und erschwinglichen Angebots wahrnehmen können. Die Mitfinanzierung aller Angebote wird weiterhin durch den Bund wie bis anhin gewährleistet, deshalb muss seine Kompetenz ebenfalls ungeschmälert erhalten bleiben. Zum Fragenkatalog verweisen wir auf die Beilage.

Wir danken Ihnen für die Aufnahme unserer Anliegen und verbleiben
mit freundlichen Grüssen

Zentralsekretariat VPOD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Altenburger', with a stylized flourish at the end.

Kurt Altenburger
Zentralsekretär



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Zentralsekretariat VPOD Birmensdorferstrasse 67 Postfach 8036 Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Bestellprozess soll optimiert und harmonisiert werden. Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) soll langfristig gesichert werden. Offensichtlich funktioniert der Bestellprozess grundsätzlich gut, das Knowhow mit Leistungsvereinbarungen ist beidseits (Besteller und Transportunternehmen) vorhanden, die regulatorischen Vorgaben werden eingehalten. Die Transportunternehmen haben eine viel höhere Transparenz zu gewährleisten als in früheren Jahren. Wir sind skeptisch, was das Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen betrifft und befürchten, dass die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und die Qualität der Angebote leiden, wenn der Druck hier noch mehr erhöht wird. Es handelt sich beim RPV um einen wesentlichen Teil des Service public im öV, die Wirtschaftlichkeit eines Angebots ist da nur ein Faktor und darf nicht ausschlaggebend sein.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die Reformziele, lehnen aber das eine Ziel für mehr Anreiz zur Effizienzsteigerung ab, da wir befürchten, dass dies auf Kosten der Arbeitsbedingungen, der Qualität des Angebots und der Sicherheit ginge. Hingegen unterstützen wir ausdrücklich das Ziel einer verlässlichen, berechenbaren und stabilisierten Finanzierung, da dies eine ganz wesentliche Voraussetzung für einen nachhaltigen Service public im öV darstellt.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Zielsetzung der Reform können erreicht werden, sofern die Ziele richtig gewichtet werden und sich an den Realitäten des RPV ausrichten.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der RPV garantiert für die Anbindung sämtlicher Berggebiete und ländlichen Regionen an das öV-System der Schweiz. Es sind daher nicht betriebswirtschaftliche Kriterien, sondern vielmehr die Bedeutung des RPV aus regionalpolitischer, aber auch volkswirtschaftlicher Sicht in erster Priorität zu berücksichtigen

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

In einem Benchmarking müssten zwingend auch der Personalschlüssel, die Arbeitsbedingungen und Löhne, die Ausbildungs- und Weiterbildungsressourcen sowie Arbeitsplatzkonzepte für ältere Mitarbeitende berücksichtigt werden. Ein Benchmarking, das sich primär an der Wirtschaftlichkeit eines Angebots orientiert und diese Aspekte nicht bewertet, ist kontraproduktiv.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge: Da wir uns klar für die Variante «Optimierung» aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen: Da wir uns klar für die Variante «Optimierung» aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen: Da wir uns klar für die Variante «Optimierung» aussprechen, verzichten wir auf weitere Ausführungen zur Variante «Teilentflechtung».

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die branchenüblichen Arbeitsbedingungen und Personalressourcen der verschiedenen TU im RPV müssten sehr viel stärker im Fokus stehen.

Der VPOD erachtet es als wichtig, dass der öV-Anteil im Modalsplit erhöht werden kann. Denn zurzeit geht der Anteil leicht zurück. Der RPV kann aktiv dazu beitragen, dass der öV-Anteil wieder steigt. Das Gesamtangebot kann deutlich verbessert werden, wenn die Abgeltungsberechtigung in zwei Bereichen ausgedehnt wird: das Angebot zur Nachtzeit und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion. Sie sind im gesamten Angebot des öffentlichen Verkehrs wichtig und können dazu beitragen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Beim Nachtverkehr hat die fehlende Abgeltungsberechtigung zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Aus Sicht des VPOD lässt sich diese Schlechterbehandlung von öV-Bedürfnissen in der Nacht nicht mehr rechtfertigen. Der Bund müsste sich an den Nachtangeboten künftig finanziell beteiligen.

Ungedeckte Kosten für touristische Angebote (Bussen, Seilbahnen und Schiffe zu Ausflugszielen) müssen heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden und kommen daher oft gar nicht erst zustande. Diese Verbindungen sind für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung und bieten Ausflüglern Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette. Darum ist eine Abgeltung durch den Bund vorzusehen.

Sehr geehrter Herr Herren

Leider ist der Fragebogen zu erwähnter Vernehmlassung im Internet nicht als WORD abrufbar (geänderter Link innerhalb BAV Homepage).

▪ **Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Behörde: Bundesrat

Einfache Verfahren, Effizienz, Planungssicherheit und klare Zuständigkeit von Bund und Kantonen im öffentlichen Regionalverkehr

Eröffnet: 17.04.2019

Frist: 15.08.2019

SR (geplant): SR 745.1

SR 745.1 (18.04.2019)

Eröffnung

Unterlagen: Bundesgesetz ueber die Personenbefoerderung (Variante_Optimierung) | Bundesgesetz ueber die Personenbefoerderung (Variante_Teilentflechtung) | Bericht | Begleitschreiben | Begleitschreiben | Adressatenliste | Fragenkatalog

Auskünfte bei: Christoph Herren Tel: +41 58 462 19 15 e-mail: christoph.herren@bav.admin.ch

Unterlagen können bezogen werden bei: Bundesamt für Verkehr, Sektion Recht, 3003 Bern, Sandra

Schwendimann, Tel: +41 58 462 58 37, e-mail: sandra.schwendimann@bav.admin.ch, Internet:

www.bav.admin.ch/bav/de/home/aktuell/vernehmlassungen.html

Daher erlaube ich mir Ihnen seitens SBS (Nationaler Verband der Seilbahnen) fristgerecht folgende Stellungnahme (**brauner Text**) abzugeben.

Das UVEK schlägt zwei Varianten vor:

- **Teilentflechtung:** Betrifft Seilbahnen nicht.
- **Optimierung:**
Diese Variante sieht einige Massnahmen vor, welche a) mehr Planungssicherheit und b) eine Präzisierung bei der Verwendung der erarbeiteten Überschüsse schaffen sollen.
Das Wettbewerbsmodel im Regionalen Personenverkehr RPV soll nicht geändert werden.
Diese Variante betrifft Seilbahnen nicht, da Seilbahnlinien nicht ausgeschrieben werden können, da Seil und Kabine derselben Gesellschaft gehören und nicht beliebig freier Zugang gewährt werden kann.

Grundsätzlich sind die **Ziele der Reform** zu begrüßen. Planungssicherheit wirkt positiv und die Verwendung der vorhandenen Reserven PBG soll geregelt werden.

Die Schaffung unternehmerischer Anreize (Zielvereinbarungen) ist grundsätzlich begrüßenswert.

>> Hier gilt es aus Perspektive der Seilbahnen festzuhalten, dass die Betriebskosten einer Seilbahnverbindung nicht nachfrageabhängig sind und kaum variieren.

Ein wichtiges Element ist die Beschränkung der Bürokratie auf das Wesentliche:

>> Seilbahnen betreiben in der Regel nur eine einzige öV-Linie. Inwiefern in solchen Fällen Zielvereinbarungen und ähnliche zeitraubende Verhandlungsprozesse zielführend ist, muss in Frage gestellt werden.

Die **Dauer einer Zielvereinbarung** muss in jedem Fall auf die maximale Dauer der gewährten Verpflichtungskredite abgestimmt werden, dies im Interesse der Besteller.

>> Es macht keinen Sinn, Zielvereinbarungen über die politisch beschlossenen Verpflichtungskredite hinaus abzuschliessen, da diese von den Bestellern u.U. gar nicht eingehalten werden können.

Finanzierung von **Innovationen**: die Finanzierung von Innovationen sollte nicht aus Abgeltungsmitteln erfolgen, sondern einen gesonderten Prozess durchlaufen.

Es ist nicht Sinn eines Bestellverfahrens, Innovationen mitzufinanzieren.

Nationales **Benchmarking**:

Hier ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Auge zu behalten. Es sollte kein zusätzlicher Aufwand für die KTU entstehen. Die nötigen Kennzahlen sind bereits vorhanden und somit ist eine Vergleichbarkeit gegeben.

Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung und danke Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse - meilleurs salutations

Fritz Jost , Dr. phil. nat.
Vizedirektor – vice-directeur

Seilbahnen Schweiz - Remontées Mécaniques Suisses - Funivie Svizzere - Pendicularas Svizras

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6

Direkt +41 31 359 23 19
Zentrale +41 31 359 23 11
Mobile +41 79 247 23 67

fritz.jost@seilbahnen.org
www.seilbahnen.org

Herr Christoph Herren
Co-Leiter Sektion Direktionsgeschäfte
Bundesamt für Verkehr
christoph.herren@bav.admin.ch

Swiss Olympic
Haus des Sports
Talgut-Zentrum 27
CH-3063 Ittigen b. Bern

Telefon +41 31 359 71 11
Fax +41 31 359 71 71
info@swissolympic.ch
www.swissolympic.ch

Ittigen, 27. Januar 2020

Stellungnahme von Swiss Olympic zur Reform des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass Swiss Olympic als Dachorganisation des privatrechtlichen, organisierten Schweizer Sports im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung nehmen kann zur Reform des regionalen Personenverkehrs.

Wir haben inhaltlich keine Bemerkungen zur Reform des regionalen Personenverkehrs, möchten aber betonen, wie wichtig eine gute Erschliessung der Landschaft durch den regionalen öffentlichen Verkehr für den Sport in unserem Land ist. Schliesslich generiert der Sport rund 10% des öffentlichen Freizeit-Verkehrs.

Die gute Erreichbarkeit der Landschaft mit dem öffentlichen Verkehr, um Sport zu treiben und eine der rund 230'000 Sportveranstaltungen, die jährlich in der Schweiz stattfinden, zu besuchen, ist für Swiss Olympic, unsere über 100 Mitgliedsverbände und die ihnen angeschlossenen 19'000 Vereine mit über 2 Millionen Sport treibenden Menschen von grosser Bedeutung.

In diesem Sinne würden wir uns freuen, wenn Sie uns auch künftig bei Vernehmlassungen zur Stellungnahme einladen würden.

Freundliche Grüsse

Swiss Olympic



Roger Schnegg
Direktor



Christof Kaufmann
Leiter Public Affairs

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 13. August 2019

Vernehmlassung zur Reform des regionalen Personenverkehrs

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zum Thema Reform Regionaler Personenverkehr (RPV) Stellung zu nehmen und Ihren Fragenkatalog zu beantworten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr. Sie finden im Fragenkatalog einige Antworten, die sich teilweise oder ganz an die Stellungnahme des VöV anlehnen.

Die Qualität des öV ist in der Schweiz hoch. transfair setzt sich dafür ein, dass diese Qualität beibehalten wird aber auch, dass die Qualität der Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr (öV) erhalten bleibt. An dieser Zielsetzung orientiert sich unsere Stellungnahme. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung inklusive «Spielraum» des RPV unabdingbar.

Im Vergleich der Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» spricht sich transfair klar für die Variante «Optimierung» aus. Der mit der «Teilentflechtung» einhergehenden Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen steht die Mehrheit der Transportunternehmen (TU) kritisch gegenüber. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass sich der Bund bei Bus- und Schifflinien nur noch finanziell mit einer recht starren Pauschale beteiligen will. Weiter operieren die TU im RPV oft interkantonal, was weiterhin eine übergeordnete Beteiligung des Bundes erfordert.

Kernelemente der Reform sind die Planungssicherheit dank mehrjährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und den TU sowie Präzisierungen bei der Überschussverwendung. transfair ist grundsätzlich mit diesen Elementen einverstanden, erachtet aber die Reserveöffnung und die Überschussverwendung noch zu eng gefasst, bzw. zu wenig präzisiert.

transfair hat mehrere Bemerkungen zur Reform:

Seite 16 (Tabelle)

- Bei den Zielvereinbarungen müssen beide Seiten gleichberechtigt mitwirken können. Ein Vereinbarungsprozess auf Augenhöhe;
- Die Leistungsziele zur Qualität müssen beim Benchmarking objektiv bewertbar sein. Unterschiede in den Regionen der Schweiz und innerhalb der TU müssen mitberücksichtigt werden;
- Mit der Performance und dem angedachten «Bonus-Malus-System» muss vorsichtig umgegangen werden. Ein «Malus» könnte sich auf die TU und schlussendlich auf das Personal negativ auswirken.

Seite 15 (Punkt 1.2, e)

transfair fordert, dass klare Regelungen im Falle von Ausschreibungen und für die Überschussverwendung (Spielraum) gesetzt werden. Investitionen in die Geschäftsentwicklung, aber auch in die Personalentwicklung sollen besser und transparent ermöglicht werden.

Weitere Bemerkungen

Das BAV will eine fokussierte Steuerung der Transportunternehmen und eine bessere Kontrolle über die Verwendung der Subventionen erreichen. Das BAV soll dabei die TU nicht «abwürgen», kann aber seine eigene Überwachungs- und Prüfungsarbeit festigen. Externe Revisoren der TU sollen dabei vernünftig einbezogen werden.

Gemäss Artikel 81a BV haben Bund und Kantone in allen Landesgegenden für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen zu sorgen. In den Kantonen sind die Gegebenheiten sehr unterschiedlich (ländlich, städtisch, Wirtschaft, Kultur). Der Bund soll sich weiterhin stark engagieren und den Service Public im Fokus haben. Er hat die Mitverantwortung, einen Ausgleich zu schaffen.

transfair fordert, dass der Modalsplit sich weiter zugunsten des öV entwickeln soll. Basierend auf das Postulat Egger 18.3043 unterstützen wir, dass Angebote im Nacht- und Freizeitverkehr nach gewissen Kriterien in den abgeltungsberechtigten öV aufgenommen werden. Gute, ergänzende Angebote könnten möglicherweise sogar den Deckungsgrad verbessern. Zusätzlicher öffentlicher Verkehr kann zudem weitere Stellen mit guten Arbeitsbedingungen auf der ganzen Mobilitätskette schaffen und wird dem ökologischen Anspruch gerecht.

Allgemein ist die Qualität des RPV gut bis sehr gut. Qualität und Sicherheit gehen für transfair dem Effizienzgedanken vor, den die Reform etwas übergewichtet. Es braucht materielle und personelle Ressourcen, wenn es im öV und im RPV qualitativ gut und sicher weitergehen soll. Gute Arbeitsbedingungen und deren Weiterentwicklung gibt es nur, wenn die öffentlichen Mittel angemessen zur Verfügung stehen. Für transfair ist es wichtig, dass bei den TU Mittel für den qualitativen, sicheren Betrieb sowie für die Geschäftsentwicklung und für die Qualifizierung des Personals zur Verfügung stehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Leiter Branche Öffentlicher Verkehr



Albane Bochatay
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Beilage:

Fragenkatalog



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Personalverband transfair, Hopfenweg 21, Postfach, 3000 Bern 14	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Regionale Personenverkehr soll über möglichst einfache Bestellverfahren verfügen und bei der Finanzierung gilt es, bei den Transportunternehmen nebst der Weiterentwicklung ihres Geschäftes auch die Personalentwicklung sicher zu stellen.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

transfair unterstützt die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus Sicht von transfair zu priorisieren:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar, stabilisiert und bekommt Spielraum zur System-, Geschäfts- und Personalentwicklung
- Langfristige und vorhersehbare Angebotsplanung
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert

Bemerkungen:

- a) transfair ist mit dem Ziel «Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen» bedingt einverstanden. Wir denken, dass das Ziel der «Effizienz» nicht einen zu grossen Anreiz bilden sollte, um die Qualität nicht zu gefährden. Der Erhalt von Entwicklungs- und Innovationsbeiträgen muss auch unabhängig möglich sein.
- b) transfair betrachtet die Bonus-Malus-Systeme des oben genannten Ziels als nicht angebracht. Ein Malus würde ein schlechtes Zeichen von den Unternehmen aussenden mit unabsehbaren Konsequenzen.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden mit der Variante «Optimierung» erreicht. Diese Variante hat mehr Vorteile und stärkt die bisherigen Erfolgsfaktoren des öV-Systems.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. 60 Prozent der Bahnlinien fahren über die Kantons Grenzen hinaus, so dass eine übergeordnete Koordination der Kantone nötig wäre. Die Bahn macht 80 Prozent des regionalen Personenverkehrs aus. Der Ausbau der Bahninfrastruktur hat somit nationale Wichtigkeit und kann nicht kantonal geregelt werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, also Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich sind nicht zweckmässig und ausreichend. Sie müssen losgelöst von der normalen Leistungserbringung zusätzlich möglich sein. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs und dessen Personal kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerung der Transportunternehmen finanziert werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (teilweise in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Art. 36, Abs. 3 darf die Weiterentwicklung der Unternehmen nicht gefährden. Um das öV-System noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrieren benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel. Die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen müssen klarer definiert werden. Der Spielraum bei der Überschussverwendung fehlt heute und andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich der regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung. Falls die vorgesehenen Regelungen zur Bildung von Spezialreserven ausschliesslich dem Zweck der Deckung von allfälligen künftigen Verlusten dienen soll, finden wir dies zu restriktiv und mit 2/3 zu hoch. Nebst der Geschäftsentwicklung benötigt die Herausforderung der Digitalisierung entsprechende Mittel für die Qualifizierung des Personals sowie den Erhalt von guten Arbeitsbedingungen.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen (teilweise in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

Es ist wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sicherstellen, die auch langfristig finanziert werden kann. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist über dem rein betriebswirtschaftlichen Aspekt zu gewichten. Im Sinne eines erweiterten und stärkeren Service public sollen Angebote, wie bsp. Verkehrsangebote in der Nacht und in der Freizeit (Postulat Egger 18.3043) weiterentwickelt und mit einbezogen werden können. Für den Tourismus in strukturschwachen Regionen eine Chance.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

transfair begrüsst die Entwicklung eines schweizweit einheitlichen Benchmarking-Systems. Die Transportunternehmen müssen auf Augenhöhe mitgestalten können bei der Entwicklung eines solchen Instruments, gleichberechtigt wie die Kantone oder der Bund. Ebenfalls entscheidend für die Transportunternehmen ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate. Die Ergebnisse müssen transparent nachvollziehbar sein und es dürfen daraus keine Massnahmen erfolgen, die ein Unternehmen existentiell gefährden, oder die die Anstellungsbedingungen angreifen und Stellen aufs Spiel setzen. Die Erhaltung und Erhöhung der Qualität/Sicherheit der Leistungen soll im Vordergrund stehen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

transfair favorisiert die Variante «Optimierung», mit den entsprechenden Ergänzungen, weil sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Wenn ja, welche (in Anlehnung an die Stellungnahme des VöV):

transfair unterstützt die vom VöV vorgeschlagenen Synchronisationen: Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung. Um das Angebot besser zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen, können Zielvereinbarung als partnerschaftliche Vereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen vorgesehen werden. Zudem macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger Sinn. So sind vor allem im Bahnbereich längere und mit der Infrastruktur synchronisierte Planungsverfahren unabdingbar. Dies beinhaltet sowohl längere Laufzeiten der Zielvereinbarung im Sinne eines Business Cases mit finanziellen Eckwerten (12 Jahre), die daran gekoppelten Konzessionen (12 Jahre), RPV-Offerten (4 Jahre) und Leistungsvereinbarungen Infrastruktur (4 Jahre) als auch die zeitliche Synchronisation zwischen Infrastruktur und RPV Bestellverfahren, um Synergien in den Planungen, systembedingten Abhängigkeiten, sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

transfair fordert die Prüfung und Aufnahme ergänzender öV-Angebote, bei denen der Bundesrat die Kriterien für die Aufnahme in den abgeltungsberechtigten öV vorschlagen soll, um weitere aktuelle und künftige Mobilitätsbedürfnisse besser abzudecken. Der Bundesrat soll prüfen, wie seitens Bund auch Angebote namentlich im Nachtverkehr, Freizeitverkehr und Tourismus mitfinanziert werden können (Erfüllung des Postulats Egger 18.3043).

Ausserdem, und wie im Punkt 6 aufgeführt, müssen die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen klarer definiert werden. Der wichtige Spielraum bei der Überschussverwendung fehlt heute und andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich der regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung.

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 02. Juli 2019

Tel. +41 31 359 23 50, daniela.walker@voev.ch

Vernehmlassung RPV Reform

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihren Schreiben vom 17. April 2019 haben Sie uns gebeten, zum Thema Reform Regionaler Personenverkehr (RPV) Stellung zu nehmen und Ihren Fragenkatalog zu beantworten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Wie die Nachfragesteigerung im öV zeigen, ist der öV in der Schweiz heute äusserst attraktiv. In keinem anderen Land werden pro Jahr und Einwohner so viele Kilometer auf der Schiene zurückgelegt. Und Statistiken zeigen: die Kundinnen und Kunden nutzen den öV nicht nur für immer längere Distanzen, sondern auch immer häufiger. Der öV in der Schweiz ist also ein Erfolgsmodell. Ganz nach dem Motto «Eine Reise, ein System».

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) setzt sich dafür ein, dass dieses Erfolgsmodell öV noch besser wird und dass den Kundinnen und Kunden weiterhin ein qualitativ hochstehendes und effizientes ÖV-System zur Verfügung steht. An dieser Zielsetzung orientiert sich unsere Stellungnahme. Der VöV ist sich bewusst, dass die öV-Branche auch selbst gefordert ist, dies zu erreichen. Mit der RPV-Reform soll ein Rahmen geschaffen werden, die Weiterentwicklung des kundenfreundlichen öV-Systems zu unterstützen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Finanzierung des RPV unabdingbar. Ebenfalls wichtig sind einfache und harmonisierte Bestellverfahren wie auch die finanzielle Unterstützung für Innovationen, die das Gesamtsystem öV vorantreiben.

Im Vergleich der Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» spricht sich der VöV klar für die Variante «Optimierung» aus. Der mit der «Teilentflechtung» einhergehenden Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone steht die Mehrheit der Transportunternehmen kritisch gegenüber. Wir befürchten, dass mit der «Teilentflechtung» der Systemgedanke eines einheitlichen, Grenzen überwindenden und kundenfreundlichen öV verloren geht.

Grundsätzlich hat der VöV folgende Anforderungen an die RPV-Reform (KRV):

- Eine nachhaltige Finanzierung auf Bundes- und Kantonsebene, die eine optimale Angebotsentwicklung und die Weiterentwicklung des Systems ermöglicht (z.B. Einführung eines Verpflichtungskredites auf Stufe Kantone);
- Eine verkehrsträgerspezifische, koordinierte, langfristige Weiterentwicklung des Angebots und der Infrastruktur;
- Die Beibehaltung des bereits gut etablierten, partnerschaftlichen Instruments der Zielvereinbarung;
- Aktive Mitarbeit der Transportunternehmen bei einer allfälligen Entwicklung eines einheitlichen Benchmarking-Systems auf Augenhöhe mit Bund und Kantonen;
- Ein erhöhter Spielraum in der Überschussverwendung und gleichzeitig klare Regelungen im Falle von Ausschreibungen;
- Die Einhaltung der Rollen und Kompetenzen: Bund und Kantone stellen als Besteller eine nachhaltige Versorgung sicher (Was?), während die Transportunternehmen in der Umsetzung des Angebots frei sind (Wie?).

Alle angeführten Punkte sind im beiliegenden Fragenkatalog präzisiert. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor VöV



Mirjam Bütler
Vizedirektorin VöV

Beilage:
- Fragenkatalog



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☒	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3000 Bern 6	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ziel der Transportunternehmen ist ein kundenorientiertes, qualitativ hochstehendes und verlässliches ÖV-System anzubieten. Dabei steht der Gedanke «Eine Reise, ein Ticket» im Fokus und damit verbunden «Eine Reise, ein System».

Um auf dem heutigen erfolgreichen Gesamtsystem öV aufzubauen, braucht es einerseits einfache und harmonisierte Bestellverfahren und andererseits eine sichergestellte, nachhaltige Finanzierung wie auch Mittel für die Weiterentwicklung des Systems. Die bisherigen Erfolgsfaktoren sind zu verstärken. Die RPV Reform nimmt sich diesen Anliegen an.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen unterstützen die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus Sicht VöV zu priorisieren:

- Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert
- Transportunternehmen erhalten Mittel für die Weiterentwicklung des Systems

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA ☐ NEIN

Es gibt Ziele, die mit der Vorlage erreicht werden. Einige Teilaspekte der Vorlage sind ausserdem bereits umgesetzt.

Trotzdem stellt der VöV eine gewisse Ernüchterung fest – die Reform-Vorlage ist in ihrer Form heute weniger revolutionär als noch am Anfang.

Bezüglich Weiterentwicklung des Gesamtsystems öV und der Schaffung von Anreizen sieht der VöV noch Potential. So brauchen Transportunternehmen Möglichkeiten, das System kontinuierlich weiterzuentwickeln und Innovationen in das öV-System einzubringen. Die Finanzierung ist hierfür sicherzustellen.

Ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, hängt von der Variantenwahl ab. Dabei bringt die «Optimierung» mehr Vorteile und stärkt die bisherigen Erfolgsfaktoren. Die «Optimierung» stärkt den Grundgedanken eines öV-Gesamtsystems (eine Reise, ein System), und macht den öV einfach und kundenfreundlich.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. Schliesslich gibt es bei der Bahn einen hohen Anteil an Linien, die über die Kantons-grenzen hinausfahren (60 Prozent), so dass eine übergeordnete Koordination der Kan-tone nötig wäre. Die Bahn macht 80 Prozent des regionalen Personenverkehrs aus, Nachfrage steigend. Der Ausbau der Bahninfrastruktur hat somit nationale Wichtigkeit und kann nicht kantonal geregelt werden.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzu-
rollen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal ope-rieren, also Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen (Anteil interkantonomer Linien Bahn: 60 Prozent, Anteil interkantonomer Linien Bus und Schiff: 15 Prozent). Ausserdem ist der regionale Personenverkehr ein nationales Anlie-gen, dem auch nationale Bedeutung geschenkt werden sollte.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Um den Kundinnen und Kunden einen noch besseren öffentlichen Verkehr zur Verfü-gung zu stellen, müssen die Transportunternehmen von Bund und Kantonen mit Mitteln unterstützt werden. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs kann nicht aus-schliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativen Aufwand und ver-zögert die Umsetzung. Daher ist durch Bund und Kantone auch sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Bud-gets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Ver-wendung richtig gesetzt?

☐ JA

☒ NEIN

Bereits jetzt ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hoch-stehend. Die Transportunternehmen setzen sich für ein effizientes öV-System ein. Um das öV-System noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrie-ren, benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel.

Ausserdem fordern wir, dass die geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen klarer definiert werden. Einerseits fehlt heute der Spielraum bei der Überschussverwendung, andererseits fehlt die Klarheit hinsichtlich den regulatorischen Vorgaben bei der Gewinnerzielung.

Bezüglich Gewinnverwendung fordert der VöV, dass die Transportunternehmen neu ge-nerell 50 Prozent des Gewinns frei verwenden, während die übrigen 50 Prozent (bisher zwei Drittel) zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind. Aus-serdem sollen sie bei Ausschreibungen über freie Gewinnverwendung verfügen. Diese Forderung basiert auf den Projektbesprechungen des letzten Jahres und dem damals vorliegenden Vorschlag des Bundes.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Es ist wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sicherstellen, die auch langfristig finanziert werden kann. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist über dem rein betriebswirtschaftlichen Aspekt zu gewichten.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Transportunternehmen setzen sich sehr für einen effizienten Regionalverkehr ein. Es ist verständlich, dass die Besteller einschätzen möchten, wie effizient die Transportunternehmen mit den von den Bestellern erhaltenen Geldern umgehen. So begrüsst der VöV die Entwicklung einer einheitlichen Benchmarking-Methodik. Dabei ist wichtig, dass die Transportunternehmen bei der Entwicklung eines solchen Instruments gleichberechtigt mitwirken können wie die Kantone oder der Bund. Ebenfalls entscheidend für die Transportunternehmen ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Der VöV bevorzugt klar die Variante «Optimierung», da sie die positiven Aspekte des heutigen Systems beibehält (beispielsweise den Systemgedanken «Eine Reise, ein System») und verstärkt.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA ☐ NEIN

Berücksichtigt man die Reformziele, so schlagen wir vor, dass analog dem in der Bundesgesetzgebung festgelegten Verpflichtungskredit, auch ein Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton eingeführt wird. Dies führt zu einer langfristigen Sicherstellung der Finanzierung.

Um das Angebot besser zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen, können Zielvereinbarung als partnerschaftliche Vereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen vorgesehen werden. Zudem macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsträger Sinn. So sind vor allem im Bahnbereich längere und mit der Infrastruktur synchronisierte Planungsverfahren unabdingbar. Dies beinhaltet sowohl längere Laufzeiten der Zielvereinbarung im Sinne eines Business Cases mit finanziellen Eckwerten (12 Jahre), die daran gekoppelten Konzessionen (12 Jahre), RPV-Offerten (4 Jahre) und Leistungsvereinbarungen Infrastruktur (4 Jahre) als auch die zeitliche

Synchronisation zwischen Infrastruktur und RPV Bestellverfahren, um Synergien in den Planungen, systembedingten Abhängigkeiten, sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☒ JA

☐ NEIN

Die Variante «Teilentflechtung» enthält zwar die positiven Punkte der Variante «Optimierung», geht aber noch einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Genau hier liegen die Nachteile dieser Variante.

Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Gesamtsystemgedanke des öffentlichen Verkehrs.

So schlägt die «Teilentflechtung» in Artikel 16 zum direkten Verkehr vor, dass die Kantone für Linien mit Feinerschliessung Ausnahmen festlegen (statt, dass die Unternehmen für Fern-, Regional-, und Ortsverkehr gemeinsame Tarife und Fahrausweise erstellen). Die Aussage, dass die Kantone Ausnahmeregelungen im Tarifwesen des direkten Verkehrs durchsetzen können, widerspricht dem Gedanken eines kundenfreundlichen, direkten Verkehrs und der Tarifkompetenz der öV-Unternehmen.

Ausserdem birgt die Variante «Teilentflechtung» Risiken für die 15 Prozent der Bus- und Schifflinien im regionalen Personenverkehr, die interkantonal operieren. Statt von einem vereinfachten und harmonischen Bestellverfahren zu profitieren, können diese mit kantonal unterschiedlichen Gesetzgebungen wie auch Kompetenzen konfrontiert werden.

Ein weiterer Nachteil der Variante «Teilentflechtung» ist, dass der Bund zukünftig keine Bürgschaften mehr für Bus-Angebote (inkl. Depots) gewährt, was zu weniger Einnahmen für Busunternehmen und zu einer Ungleichbehandlung zwischen den Transportunternehmen führt.

Im Hinblick auf einen kundenfreundlichen, effizienten Verkehr soll auch weiterhin darauf geachtet werden, dass die in einer Vergabevereinbarung verlangte Verbesserung von Preis, Qualität oder Quantität des Verkehrsangebots erfüllt wird.

Wägt man die Nachteile der beiden Varianten «Teilentflechtung» und «Optimierung» gegeneinander ab, so zeigt sich, dass die Variante «Optimierung» klar zu favorisieren ist.

Falls die Variante «Teilentflechtung» jedoch trotzdem umgesetzt wird, fordert der VöV, dass eine interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein wird, ohne die Effizienz zu mindern und dass die Errungenschaften des heutigen Systems nicht geschwächt werden («Eine Reise, ein Ticket»). Die Standardisierung der (Bestell-)Prozesse und Systeme ist eine Grundbedingung für Transportunternehmen, die in mehreren Kantonen tätig sind.

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist schwierig umsetzbar, da im Bus- und Schifffbereich 15 Prozent der Linien zwischen mehreren Kantonen fahren.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) ist für alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheidungen der einzelnen Kantone über die Busangebots-Entwicklung.

Die Kantone haben jedoch ein unterschiedliches Angebot an Linien und auch das Wachstum und somit der Mittelbedarf wird sich sehr unterschiedlich entwickeln. Deshalb ist ein starres, lineares System nicht das Richtige. Der VöV spricht sich – für den Fall der Teilentflechtung - für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien aus, um das Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Reformbedarf besteht im Bereich Gewinn- und Überschussverwendung. Obwohl dieses Thema, respektive eine Lockerung der Regelung zur Gewinn/Überschussverwendung, in der Bearbeitung der Reform mehrmals besprochen wurde, sieht die jetzt vorliegende Vorlage keine Änderung gegenüber der heutigen Regelung vor. Gefordert wird die im Projekt besprochene Möglichkeit einer 50 / 50 Lösung.

Ausserdem wird das Instrument der Konzession laut Ihrem Schreiben 2019 einer externen Evaluation unterzogen. In der vorliegenden Stellungnahme gehen wir davon aus, dass sich die Konzession an der RPV Reform orientiert. Falls dies nicht der Fall ist, müssen wir uns neu dazu positionieren und die RPV Reform ist grundsätzlich neu zu lancieren, da sich wesentliche gesetzliche Grundlagen verändern können.



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Einleitung der Sachlage:

Bericht (30 Seiten): <https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3041/Erlautender%20Bericht.pdf>

Mit der Motion 13.3663 verlangte das Parlament vom Bundesrat Reformvorschläge für mehr Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens des regionalen Personenverkehrs. Die Reform soll die Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen. Überdies sollen Anreize bei den Transportunternehmen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen geschaffen werden. Der Bund hat gemeinsam mit den Kantonen und unter Einbezug der Transportunternehmen mehrere Varianten geprüft. Der Bundesrat stellt in der Vernehmlassung nun zwei Varianten dar: eine Variante «Teilentflechtung» und eine Variante «Optimierung». Beide Varianten bauen auf dem heutigen System auf und entwickeln dieses weiter. Die Reformvorlage umfasst auch Massnahmen, welche sich auf die Lehren aus dem «Fall Postauto» stützen.

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☒	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der öV in der Schweiz zeichnet sich aus durch ein verlässliches, dichtes Taktsystem, welches kundenfreundlich die ganze Schweiz erschliesst, auch die ländlicheren, abgelegeneren Gegenden. Erst diese Feinerschliessung des öV-Netzes machen zusammenhängende Transportwege im öV und ein vollständiger Verzicht auf das Auto überhaupt möglich. Damit der öV auch in Zukunft erfolgreich ist, braucht es ein gut abgestimmtes Zusammenspiel aus Regional- und Fernverkehr. Das Verkehrssystem muss als Ganzes gedacht und weiterentwickelt werden. Vor diesem Hintergrund ist es aus unserer Sicht zentral, dass der Bund auch weiterhin eine mitgestaltende Rolle im Regionalen Personenverkehr (RPV) einnimmt und als Klammer über das ganze System wirkt. Der RPV braucht einerseits einfache und harmonisierte Bestellverfahren und andererseits eine sichergestellte, nachhaltige Finanzierung. Mindestens so wichtig sind aber auch Mittel für die Weiterentwicklung des Systems.

Für eine nachhaltige, ökologische und menschenfreundliche Verkehrsentwicklung ist es wichtig, dass Innovationssprünge nicht dazu führen, dass sich im RPV der MIV verstärkt (z.B. durch Uber oder selbstfahrende Autos), sondern sich Innovation dahingehend entwickelt, Verkehr zu vermindern und effizient zu gestalten. Der Service Public muss innovativ im Markt der Mobilitätsdienstleistungen auftreten können. Die Transportunternehmen sollen folglich Mittel haben um Innovation voranzutreiben. Dies muss aber mit dem Ziel der nachhaltigen Verkehrsgestaltung und der Schonung der Ressourcen geschehen.

Die RPV Reform nimmt sich grundsätzlich dem Anliegen der Motion an. Um den RPV für die Zukunft fit zu machen, braucht es Anpassungen in der Finanzierung von Innovation.

Wir erwarten, dass die bisherige Drittelslösung erhalten bleibt, die besagt, dass Bund, Kantone und öV-Unternehmen je einen Drittel der Kosten des RPV tragen. Diese Drittelslösung muss auch bei steigendem Angebot weiterhin Bestand haben. Es ist nur zielführend, Infrastrukturen auszubauen, wenn ein attraktives Angebot langfristig sichergestellt (inkl. Betrieb und Unterhalt) und damit eine entsprechende Auslastung gewährleistet werden kann.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die Ziele der Reform. Folgende Ziele sind aus unserer Sicht zu priorisieren:

- *Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.*
- *Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.*
- *Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert*

Zudem sehen wir aber auch einen Bedarf, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln muss und verstärkt auf heutige Mobilitätsbedürfnisse auszurichtet. Erhebungen zum Modalsplit zeigen, dass besonders im Freizeitverkehr der motorisierte Individualverkehr (MIV) stark dominiert. Dies liegt unter anderem an fehlenden öV-

Angeboten. Die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs sollte vor diesem Hintergrund neu formuliert werden, mit dem Ziel, das Grundangebot auf die heutigen Mobilitätsbedürfnisse auszurichten (wie z.B. Nachtbusse und Angebote im Berggebiet, z.B. Angebot von BusAlpin), immer unter dem Gesichtspunkt der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ziele werden mit der Vorlage teilweise erreicht. Durch Zielvereinbarungen kann die Planbarkeit des Angebots erhöht werden. Das Angebot kann über vier bis sechs Jahre festgelegt werden, was mehr Planungssicherheit gibt. Das begrüßen wir.

Wir sind der Ansicht, dass Ausschreibungen kein zielführendes Mittel sind, um einen qualitativ hochstehenden Regionalverkehr bereitzustellen, wenn nur der jeweils billigste Anbieter berücksichtigt wird. Sie fördern ein Klima des stärkeren Wettbewerbs und untergraben damit eine grosse Stärke des schweizerischen öV: die Kooperation. Dennoch muss eine Art „Coopetition“ – eine ausgewogene Mischung aus Kooperation und Wettbewerb – zugelassen sein. Gerade wenn es darum geht, die Innovation im öV voranzutreiben, ist es auch wichtig, dass neue Erkenntnisse in der Branche untereinander geteilt werden. So können neue Innovationen stärker verbreitet und Erkenntnisse schweizweit genutzt werden. Solche Zusammenarbeit ist aber nur möglich, wenn der öV als Ganzes gedacht wird und kooperativ gestaltet wird. Dies kann z.B. über Zielvereinbarungen besser erreicht werden anstatt über Ausschreibungen.

Es ist aus unserer Sicht aber wichtig, dass sich der Regionalverkehr stetig weiterentwickelt und so mit der Zeit gehen kann. Damit kann der öV auch in Zukunft seine Angebote auf die Kundenbedürfnisse bestmöglich ausrichten und sich mit den Angeboten der Autobranche und anderer Mobilitätsanbieter wie UBER messen. Dafür müssen die Transportunternehmen in der Lage sein, Innovationen zu realisieren. Der Fall Postauto hat deutlich aufgezeigt, wie problematisch die Zielkonflikte für öV-Unternehmen des Regionalverkehrs sind: Einerseits dürfen sie auf bestellten Linien keine Gewinne erzielen (also in ihrem Kerngeschäft), andererseits wird von ihnen erwartet, innovativ zu sein und ihre Effizienz zu steigern. Aufwendungen für Innovationen können sie aber in den Offerten nur ungenügend ausweisen. Das ist ein offensichtlicher Zielkonflikt. Die hier vorgeschlagene Reform spricht diese Problematik zwar an, bringt aber keine Lösung. Es fehlen wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen. Die Transportunternehmen können keine Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften, die für Weiterentwicklungen eingesetzt werden können. Zudem ist eine minimale Rendite notwendig, um Risiken bei den Transportunternehmen auszugleichen oder um alternative Antriebstechnologien mitzufinanzieren. Es ist nötig, den öV auf der Strasse weiterzuentwickeln, um gegenüber dem Privatverkehr konkurrenzfähig zu sein. Dafür ist eine adäquate Finanzierungsmöglichkeit sicherzustellen.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das RPV-Angebot ist zu einem grossen Teil kantonsübergreifend. Aus diesem Grund ist eine übergeordnete Koordination der Kantone bei der Planung und Bestellung notwendig.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?
- ☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, d.h. Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen. Ausserdem ist der regionale Personenverkehr ein nationales Anliegen, dem auch nationale Bedeutung geschenkt werden sollte.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Das öV-System soll in seinem Kerngeschäft stetig weiterentwickelt werden. Zusätzlich soll es den öV-Unternehmungen ermöglicht werden, innovative Ideen umzusetzen, Entwicklungen von ökologischen Technologien voranzutreiben, die Digitalisierung und multimodale Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen, dies insbesondere in Form von Prototypen und Pilotprojekten im Alltag, um sich an die wandelnden Kundenbedürfnisse anpassen zu können. Um das öV-System weiterzuentwickeln, testen die Transportunternehmen innovative Ideen in Form von Prototypen und Pilotprojekten im Alltag. So ist der öV auch zukünftig attraktiv und konkurrenzfähig gegenüber der Strasse.

Um Innovationen laufend voranzutreiben, sind sie auf finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand und Dritter angewiesen, bspw. in Form von Partnerschaften. Eine ausschliesslich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativem Aufwand und verzögert die Umsetzung. Für kleine und mittlere Transportunternehmen ist die vorgeschlagene Regelung besonders untauglich, weil sie nicht über genügend Eigenmittel verfügen, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können.

Es ist vorgesehen, einen schweizweiten Innovationsbeitrag von 5 Mio. pro Jahr zu schaffen. Das ist viel zu wenig, um echte Innovation voranzutreiben. Schweizer Privatfirmen investieren jährlich im Schnitt knapp 7% ihrer Einnahmen in Innovation (Forschung und Entwicklung). Stellt man die 5 Mio. Innovationsbeitrag in Relation mit der rund einer Milliarde jährlichen Abgeltungen für den RPV, so entspricht dies gerade einmal 0.5%. Das mag ein Beitrag sein, um kleinere Verbesserungen am bestehenden System zu entwickeln, nicht aber um grössere Innovationssprünge zu ermöglichen.

Um die Finanzierung von Innovationen langfristig adäquat sicherzustellen, braucht es weitere Lösungen. Wir fordern, dass in der RPV-Reform zusätzliche Ansätze geprüft werden.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Das System des Regionalen Personenverkehrs wie es heute geregelt ist gibt für die Transportunternehmen wenig Anreize für Effizienzsteigerungen. Sie haben nur wenige Möglichkeiten, Mittel zu generieren, die sie innerhalb vom Betrieb zur Entwicklung von Innovationen einsetzen können. Dies ist wichtig, damit unsere Transportunternehmen sich weiterentwickeln können, und so den sich immer wandelnden Ansprüchen der Bevölkerung genügen können. Aus Sicht der Nachhaltigkeit ist es darum wichtig, dass die

öV Unternehmen des Service Public agil sind und Mittel haben, um Innovationen zu Gunsten der Verkehrsminderung und der Nachhaltigkeit voran zu treiben.
Wir befürworten aus diesem Grund den Vorschlag der öV-Branche, dass die Transportunternehmen neu generell 50 Prozent des Gewinns für nachhaltige Innovationen verwenden, während die übrigen 50 Prozent (bisher zwei Drittel) zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wichtig ist die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten, um in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht sowie der betriebswirtschaftliche Aspekt sind angemessen zu berücksichtigen.

Zudem sollten die Angebote des regionalen Personenverkehrs an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse insbes. im Freizeitverkehr angepasst werden. Unter Beachtung wirtschaftlicher Kriterien kann der öV seinen Anteil im Freizeitverkehr kaum erhöhen. Heute bestehen zum Beispiel Lücken bei der Erschliessung von Bergregionen, welche für Freizeitaktivitäten besucht werden, aber nicht mehr Teil des abgeltungsberechtigten Verkehrs sind, da sie keine Wohngebiete erschliessen. So gibt es zahlreiche Ausgangspunkte z.B. für Bergtouren, die quasi nur mit dem Privatverkehr erreicht werden können. Das ist mit ein Grund, weshalb die Menschen für den Freizeitverkehr besonders häufig den MIV statt den öV wählen. Hier springen zurzeit Angebote wie BusAlpin oder der Schneetourenbus ein. Eine Unterstützung dieser Angebote durch eine Mitfinanzierung wäre nötig.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist sinnvoll, ein System einzuführen, um Anreize zu setzen, die Mindestanforderungen an die Qualität des öV zu übertreffen und effizient mit den eingesetzten Geldern umzugehen. Eine einheitliche Methode hilft bei diesem Bestreben.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☒ Variante «Optimierung»

☐ Variante «Teilentflechtung»

☐ Keine

Bemerkungen:

Die Variante „Optimierung“ bringt Verbesserungen des heutigen Systems.

Die „Teilentflechtung“ geht einen Schritt weiter, mit einer stärkeren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Wir sind überzeugt, dass sich der Bund nicht aus dem Bestellprozess des RPV zurückziehen darf. Es ist wichtig, den Regionalen Personenverkehr als Teil eines Ganzen Verkehrssystems zu denken. Der Bund muss diese überkantonale Klammerfunktion einnehmen.

Die Teilentflechtung birgt zudem Risiken:

Es wird vorgeschlagen, dass Kantone Ausnahmeregelungen im Tarifwesen des direkten Verkehrs durchsetzen können. Wir lehnen das ab, da es die Gefahr birgt, dass das Tarifwesen noch unübersichtlicher und fragmentierter wird.
Zudem kann die Teilentflechtung dazu führen, dass sich kantonal unterschiedliche Bestellverfahren entwickeln. Dies wäre eine Erschwernis für die zahlreichen überkantonalen Linien.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☒ JA

☐ NEIN

Wenn ja, welche:

Die adäquate Finanzierung von Innovationen muss sichergestellt werden. Zudem müssen betriebswirtschaftliche Widersprüche effektiv gelöst werden. Es besteht nach wie vor ein Konflikt, dass sich die Transportunternehmen zwar weiterentwickeln, innovativ und effizient sein sollen, gleichzeitig aber die nötigen Mittel dazu fehlen und diese auch nicht durch ihre Transportleistungen generiert werden können.

Es braucht griffigere Vorgaben zur Effizienzsteigerung für Transportunternehmen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA

☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist nicht erstrebenswert. Zahlreiche Linien fahren in mehreren Kantonen. Der Regionalverkehr soll als Teil eines Ganzen gesehen werden. Der Bund muss diese Klammerfunktion weiterhin wahrnehmen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) wirkt auf alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheiden der einzelnen Kantone über die Entwicklung des Busangebots.

Die Kantone bestellen heute ein unterschiedliches Linienangebot. Ein starres, lineares Finanzierungssystem ist nicht sinnvoll. Wir sprechen uns für eine dynamische Entwicklung des Bundesbeitrages anhand volkswirtschaftlicher (Service Public), betriebswirtschaftlicher und regionalpolitischer Kriterien aus. Damit erhalten die Kantone finanziellen Spielraum bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots auf der Strasse. Uns ist die Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten wichtig, damit in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot bereitgestellt werden kann.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits unter Punkt 2 ausgeführt, sehen wir einen Bedarf, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln muss und verstärkt an heutige Mobilitätsbedürfnisse ausgedehnt werden soll. Im Bereich Freizeitverkehr ist heute der Modalsplit zu einseitig durch den MIV geprägt. Wir möchten anregen, dass die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs überarbeitet werden sollte. So werden zum Beispiel in Berggebieten heute Transportleistungen privat erbracht, z.B. durch BusAlpin, Schneetourenbus oder Alpentaxi. Diese Initiativen helfen, um Lücken im öV-System zu schliessen und damit den öV im Freizeitverkehr zu stärken. Durch eine Mitfinanzierung durch Bund und Kantone könnten die Linien auf ein solideres finanzielles Fundament gestellt, und die Preise für die Fahrgäste fair gehalten werden. Damit soll eine Verlagerung vom MIV auf den öV im Freizeitverkehr erreicht werden. Eine attraktivere öV-Erschliessung im Berggebiet kann daher eine wichtige Lücke schliessen.



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / 041.1-00072

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schifflinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☒	Weitere
Absender: Wettbewerbskommission, Hallwylstrasse 4, 3003 Bern, www.weko.admin.ch .	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

041.1-00072: Reform regionaler Personenverkehr – Stellungnahme Wettbewerbskommission

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens «Reform regionaler Personenverkehr» danken wir Ihnen.

Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) nimmt im Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen zu rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Daher geht die WEKO beim Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage nur auf die Fragen ein, welche aus wettbewerbsrechtlicher Sicht relevant sind. Für die WEKO geht es dabei um eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der geplanten Instrumente und Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des regionalen Personenverkehrs.

Wie mit Schreiben vom 17. April 2019 zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens gewünscht, gliedert die WEKO ihre Stellungnahme entsprechend dem Fragenkatalog des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus wettbewerbsrechtlicher Sicht stehen die folgenden zwei Reformziele im Vordergrund:

- Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen;
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die von der Vorlage vorgeschlagenen Massnahmen zur Erreichung der Ziele der Reform erscheinen auf der Grundlage der Ausführungen der Vernehmlassungsunterlagen¹ sinnvoll. Dies auch vor dem Hintergrund einer von Bund und Kantonen gemeinsamen Projektorganisation sowie Einigung auf gemeinsame Ziele und Rahmenbedingungen. Zudem erfolgte eine periodische Information einer Konsultationsgruppe mit Vertretungen der Transportunternehmen über den Stand der Arbeiten.

¹ Vgl. Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes), erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens (nachfolgend: erläuternder Bericht), 1.1.3, Tabelle.

Ob beziehungsweise in welchem Umfang die Reform die Ziele tatsächlich erreicht, wird sich allerdings in der Zukunft zeigen. Zur weiteren Beurteilung der tatsächlichen Zielerreichung wäre eine Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) oder zumindest eine Analyse der Auswirkungen hilfreich.²

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

- a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss den Ausführungen des erläuternden Berichts betrifft die Frage der Kantonalisierung politische, organisatorische, aufwandbezogene und auf die Subsidiarität bezogene Aspekte. Zudem ist den Ausführungen zu entnehmen, dass die Frage der Kantonalisierung im Rahmen der Vorlage zur Reform des RPV keine abschliessende Beurteilung findet (vgl. nachfolgende Teilfrage b) und Antwort dazu).³ Die Fragestellung bleibt auch aus wettbewerblicher Sicht und ohne zusätzliche Informationen kaum beurteilbar (allenfalls böte bereits eine einfache Regulierungsfolgenabschätzung zusätzliche Informationen). Deshalb ist die Beantwortung der Frage offengelassen.

- b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Nach Auffassung des Bundesrates ist als Weiterführung dieser Reform des RPV ein Schritt weiter in Richtung einer vollständigen Entflechtung des RPV in Betracht zu ziehen.⁴ Somit erfolgt eine etwaige «Aufgabenteilung II» nach der vorliegenden Reform. Idealerweise liegen dann bereits neue Erfahrungen und Informationen zur Thematik der Kantonalisierung vor, insbesondere bei Umsetzung der Variante Teilentflechtung. In diesem Fall erscheint eine erneute Analyse der Frage der «Kantonalisierung» als gerechtfertigt.

5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die WEKO begrüsst grundsätzlich die Einführung neuer Finanzierungsmöglichkeiten zur Förderung von Innovationen. Ob allerdings die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend sind, ist aus wettbewerblicher Sicht nicht beurteilbar.

² Vgl. Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), Regulierungsfolgenabschätzung (RFA), <www.seco.admin.ch/seco/de/home/wirtschaftslage---wirtschaftspolitik/wirtschaftspolitik/regulierung/regulierungsfolgenabschaetzung.html>; Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF), Regulierungsfolgenabschätzung – Handbuch, März 2013, S. 11 ff.

³ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.3.1, S. 17.

⁴ Vgl. Bericht des Bundesrates in Erfüllung der Motion 13.3363, Finanzkommission-NR, 12. April 2013, Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, 28. September 2018, Faktenblatt 24. Regionaler Personenverkehr, S. 82 ff.

Der guten Ordnung halber ist auf die mögliche Anwendung des Kartellgesetzes⁵ in Bezug auf «Transportunternehmen-übergreifende» Innovationsprojekte hinzuweisen. Gemäss Vernehmlassungsvorlage sollen grössere, insbesondere «Transportunternehmen-übergreifende» Innovationsprojekte auf Basis von Artikel 31 Absatz 2 PBG⁶ direkt vom Bund finanziert werden können. An diesen Projekten können sich Dritte finanziell beteiligen.⁷ Für die Innovationsprojekte könnte sich die Frage stellen, ob Wettbewerbsabreden gemäss Artikel 5 KG vorliegen.

6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss Vernehmlassungsunterlagen sind die beiden Massnahmen «Anpassung der Überschuss-Verwendung» und «Freie Überschuss-Erzielung und -verwendung bei Ausschreibungen» nur in der Variante Teilentflechtung und nur für den Busbereich enthalten. Der Zielbeitrag ist für beide Massnahmen als «in kantonaler Kompetenz» bewertet.⁸ Somit erfolgt ein Setzen von Anreizen nur im Fall der Umsetzung der Variante Teilentflechtung und nur für den Busbereich jeweils spezifisch bei der Bestellung des Angebots durch die Kantone. Daher ist eine Antwort in allgemeiner Form nicht möglich.

7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss Vernehmlassungsunterlagen sichert der RPV die Mobilität und die Grunderschliessung für den Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr und ist damit eine zentrale Basisinfrastruktur für die schweizerische Volkswirtschaft, die auf hohe Mobilität angewiesen ist.⁹ Vor diesem Hintergrund ist für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, von keiner Notwendigkeit oder zentralen Bedeutung als Basisinfrastruktur auszugehen. In diesem Fall drängt sich eine Bemessung der Mitfinanzierung nach wirtschaftlichen Kriterien auf, um eine möglichst effiziente und wirtschaftlich orientierte Erbringung des Angebots anzustreben. Andernfalls erfolgt eine Mitfinanzierung des Bundes von ineffizienter Leistungserbringung.

8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ein für die gesamte Schweiz einheitliches Benchmarking-System für alle öV-Linien ist grundsätzlich zu begrüssen. Benchmarking und der damit einhergehende Informationsaustausch kann je nach den konkreten Umständen und der Art der Ausgestaltung wettbewerbsfreundliche Auswirkungen haben. So können Unternehmen mithilfe einer Benchmarking-Analyse ihre Kosten und Effizienz mit denjenigen von Wettbewerbern (im Fall des RPV mit anderen Transportunternehmen) vergleichen und so ihre Performance

⁵ Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG; SR 251).

⁶ Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1).

⁷ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.3, S. 14, Bst. c).

⁸ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.3, S. 16, Abbildung 7.

⁹ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 3.3, S. 28.

und Wettbewerbsfähigkeit verbessern.¹⁰ Zudem kann sich ein Informationsaustausch wettbewerbsfördernd auswirken, wenn Informationsasymmetrien ausgeglichen oder Forschungskosten gesenkt werden, oder die Wahlmöglichkeiten der Kunden verbessert werden können. Allerdings kann Benchmarking auch wettbewerbsfeindliche Auswirkungen haben: Benchmarking-Analysen führen naturgemäss (zwischen den Unternehmen) zu einer Erhöhung der Transparenz auf dem Markt, was die gegenseitige Abstimmung von unzulässigen Verhaltensweisen erleichtern kann.¹¹

Das Wettbewerbsergebnis eines Informationsaustausches und damit die Antwort auf die Frage, ob von einem Benchmark pro- oder antikompetitive Wirkungen zu befürchten sind, hängt von der konkreten Ausgestaltung des Informationsaustausches (der Art und Qualität der ausgetauschten Daten etc.) sowie von der Struktur, den Eigenschaften des betroffenen Marktes ab.¹²

Zwar ist gemäss Vernehmlassungsunterlagen¹³ und bisherigen Erfahrungen für den RPV von einer geringen Wettbewerbsintensität auszugehen. Weil jedoch Benchmarking und Informationsaustausch negative Auswirkungen auf den Wettbewerb haben können und weil das einzuführende Benchmarking-System noch zu entwickeln ist,¹⁴ sind im Folgenden Faktoren für die Ausgestaltung von Rahmenbedingungen aufgeführt. Als Grundsatz ist zu fordern, dass der mit dem Benchmarking einhergehende Informationsaustausch auf das für die Erreichung der eigentlichen Benchmarking-Ziele zwingend Erforderliche und damit das Nötigste zu reduzieren ist. Damit kann der Gefahr begegnet werden, dass im Rahmen von Benchmarking auch Informationen ausgetauscht werden, die wettbewerbsbeschränkende Wirkungen entfalten können.¹⁵

Ein entscheidender Faktor der Auswirkungen von Informationsaustausch auf den Wettbewerb stellt der Inhalt der ausgetauschten Informationen dar. Gemäss der bisherigen Praxis der Wettbewerbsbehörden ist ein Austausch von sensiblen – nicht zwingend geheimen, jedoch üblicherweise vertraulich gehaltenen, firmenspezifischen – Informationen grundsätzlich als problematisch einzustufen. Dagegen muss beim Austausch von weniger sensiblen Informationen eine fallspezifische Beurteilung erfolgen. Als problematisch wird regelmässig der Austausch von Informationen betreffend Preise, Margen, Rabatte, Preiserhöhungen, einzelne Kunden etc. angesehen. Daher ist auszuschliessen, dass durch die Informationen Rückschlüsse auf das individuelle Marktverhalten eines Konkurrenten gezogen und der Informierte dadurch in die Lage versetzt werden könnte, sein eigenes Marktverhalten an dem des Konkurrenten zu orientieren.¹⁶

Als nächster Faktor ist das Aggregationsniveau zu nennen. Bei Informationsaustauschverfahren mit aggregierten Daten spielt der Grad der Aggregation eine wichtige Rolle. Je detaillierter ausgetauschte Informationen sind, desto einfacher ist es, das Verhalten anderer Unternehmen auf dem Markt zu antizipieren und das eigene Verhalten entsprechend anzupassen. Demnach ist der Austausch von aggregierten Daten, d. h. solchen,

¹⁰ Vgl. RPW 2007/1, 166 f. Rz 212, *Praxis der schweizerischen Wettbewerbsbehörden im Versicherungsbereich*, m. w. H.; RPW 2011/4, Abschnitt II, S. 517, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H..

¹¹ Vgl. RPW 2007/1, 166 f. Rz 212, *Praxis der schweizerischen Wettbewerbsbehörden im Versicherungsbereich*, m. w. H.; RPW 2011/4, Abschnitt II, S. 517, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H..

¹² Vgl. RPW 2011/4, S. 517 f. m. w. H.

¹³ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.2, wonach die Leistungen im Regional- und Ortsverkehr weiterhin überwiegend durch Direktvergaben an die Transportunternehmen beauftragt werden sollen; Ausschreibungen bleiben im Rahmen der geltenden Gesetzesgrundlagen möglich.

¹⁴ Zum Entwicklungsstand des Benchmarkings-Systems führt der erläuternde Bericht aus, dass der Bund dieses in Zusammenarbeit mit den Kantonen noch entwickeln wird und dass die Frage des Umfangs des nationalen Benchmarkings noch zu klären ist (vgl. erläuternder Bericht, Fn 1, Ziff. 1.3, S. 14, Bst. d).

¹⁵ Vgl. RPW 2011/4, S. 518, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*.

¹⁶ Vgl. RPW 2011/4, S. 518, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H..

die nur mit hinreichender Schwierigkeit Rückschlüsse auf individuelle unternehmensspezifische Daten zulassen, in der Regel weniger problematisch. Entscheidend ist die Frage, ob der Informationsaustausch Rückschlüsse auf konkrete Wettbewerber erlaubt, etwa weil die Teilnehmer nicht hinreichend anonymisiert oder die Daten nicht hinreichend aggregiert wurden, oder weil trotz Anonymisierung und Aggregation besondere Marktverhältnisse gegeben sind, die dennoch eine leichte Zuordnung der Daten erlauben.¹⁷

Weiter gilt in Bezug auf die Aktualität von Informationen grundsätzlich, dass beim Austausch von aktuellen Daten und Prognosen Vorsicht geboten, beim Austausch von historischen Daten mit hingegen weniger kartellrechtlich problematischen Auswirkungen zu rechnen ist.¹⁸

Dann ist die Frequenz des Informationsaustausches mitentscheidend. Je öfter Daten ausgetauscht werden, desto einfacher und schneller können Geschäftsstrategien angepasst beziehungsweise angeglichen werden.¹⁹

Eine wichtige Rolle spielt ebenfalls der Homogenitätsgrad der Produkte und Dienstleistungen. Je grösser die Homogenität, desto einfacher können Wettbewerbsvariablen aufgrund von Informationsverfahren koordiniert werden.²⁰

Auch die Marktstruktur beeinflusst die wettbewerblichen Auswirkungen durch Benchmarking. Die Anzahl konkurrierender Unternehmen auf einem Markt hat Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, mit der die ausgetauschten Daten einzelnen Unternehmen zugeordnet werden können.²¹

Schliesslich ist der Zugang zum Benchmarking zu erwähnen. Wird mittels eines Benchmarks die Transparenz im Markt erhöht, so ist grundsätzlich eine möglichst einheitliche Information der Marktteilnehmer zu begrüssen, um Informationsasymmetrien und damit allenfalls verbundene Wettbewerbsnachteile nach Möglichkeit zu verhindern. Auch wenn Einzelfälle denkbar sind, in denen Zugangsschranken erforderlich und verhältnismässig und damit gerechtfertigt sein können, so ist in jedem Fall auf eine angemessene, diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Rahmenbedingungen und damit insbesondere auch der Informationsverteilung zu achten.²²

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

☐ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Gemäss erläuterndem Bericht bauen beide Varianten auf dem heutigen System auf und entwickeln dieses weiter. Die Teilentflechtung geht weiter als die Optimierung, beruht jedoch auf denselben Kernelementen.²³ Mit der Variante Teilentflechtung besteht eine stärkere Gewichtung des Subsidiaritätsprinzips, weil die Kompetenz zur Bestellung von sowohl lokalem als auch regionalem Busverkehr neu in der Kompetenz der Kantone liegt. Demgegenüber gewichtet die Optimierung stärker die übergeordnete Koordination durch den Bund, indem weiterhin Bund und Kantone die Angebote des regionalen Per-

¹⁷ Vgl. RPW 2011/4, S. 518, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H.

¹⁸ Vgl. RPW 2011/4, S. 520, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*.

¹⁹ Vgl. RPW 2011/4, S. 520, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*.

²⁰ Vgl. RPW 2011/4, S. 520, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*.

²¹ Vgl. RPW 2011/4, S. 520, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H.

²² Vgl. RPW 2011/4, S. 520, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H.

²³ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.2.

sonenverkehrs für Bahn, Bus, Schiffe und Seilbahnen gemeinsam bestellen und finanzieren. Die Abwägung zwischen Subsidiaritätsprinzip und übergeordnete Koordination stellt in erster Linie eine staats- und verkehrspolitische Frage dar. Daher ist diese aus einer wettbewerblichen Sicht offenzulassen.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

☐ JA ☒ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus einer wettbewerblichen Sicht ist diese Frage offengelassen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus einer wettbewerblichen Sicht ist diese Frage offengelassen.

C) Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Gemäss erläuterndem Bericht hat das Parlament 2012 bezüglich Ausschreibungen des regionalen Personenverkehrsangebots den Vorschlag des Bundesrats, die auf Verordnungsstufe bestehenden Regelungen zu Ausschreibungen auf Gesetzesstufe anzuheben, zwar angenommen, jedoch die bestehenden Möglichkeiten für den Busbereich eingeschränkt und für den schienengebundenen RPV nur rudimentär geregelt. Die Motion 13.3663 macht keine Aussagen zum Thema Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund ist im Auftrag des Bundesrats keine Änderung im Wettbewerbsmodell vorgesehen. Ausschreibungen bleiben deshalb im Busverkehr unter einschränkenden gesetzlichen Vorgaben weiterhin möglich.²⁴

²⁴ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.1.2, S. 7.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen ist die WEKO nach wie vor der Meinung, dass das Ausschreibungsverfahren auch im Bahnbereich zur Anwendung gelangen sollte.²⁵ Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Handlungsfreiheit der Marktteilnehmer so wenig wie möglich einzuschränken. Deshalb sollte die Ausschreibungspflicht für den Bus- und Eisenbahnverkehr gelten. Dies obwohl die Expertengruppe und die Projektsteuerung Ausschreibungen als Regelfall wegen zu hoher Komplexität und zu hohem Aufwand verworfen hat.²⁶ Denn die Komplexität von Ausschreibungsverfahren sollte kein Hindernis für die Umsetzung sein. So erlaubt eine rasche Einführung solcher Rahmenbedingungen, Erfahrungen zu sammeln und die Effizienz der Verfahren so schnell wie möglich zu verbessern. Zudem ist mit regelmässigen Ausschreibungen für die Transportunternehmen die Vorbereitung darauf und bei genügend Vorlauf auch die Planung von Angeboten möglich. Dies trägt zur Erhöhung der angestrebten Vorhersagbarkeit und Verbindlichkeit von Leistungen im RPV bei. Auch vor dem Hintergrund der Revision des öffentlichen Beschaffungsrechts ist die Durchführung von Ausschreibungen im gesamten Bahnbereich zu bejahen. Zwar gehen dem Beschaffungsrecht bei der Übertragung öffentlicher Aufgaben und der Verleihung von Konzessionen spezialgesetzliche Regelungen wie beispielsweise das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) vor. Allerdings legt der Grundsatz der Ausschreibung als Regelfall nach Beschaffungsrecht auch für den regionalen Personenverkehr auf der Schiene die Ausschreibung nahe.

Für Fragen stehen Ihnen Herr Alain Egli (058 469 91 76) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Wettbewerbskommission

Prof. Dr. Andreas Heinemann
Präsident

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

²⁵ Vgl. Stellungnahme der WEKO vom 26. November 2012 bezüglich Anhörung zu den Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform 2 (BaRe2.2): Personenverkehr; Stellungnahme der WEKO vom 16. Oktober 2009 im Rahmen der Vernehmlassung zum zweiten Schritt der Bahnreform 2.

²⁶ Vgl. erläuternder Bericht (Fn 1), Ziff. 1.3.1, S. 17.