



# 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:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Organisation ausserhalb der öV-Branche
<input type="checkbox"/>	Organisation der öV-Branche
<input type="checkbox"/>	Konzessionierte Transportunternehmen <input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien <input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien <input type="checkbox"/> ohne Bundesabgeltung nach PBG
<input type="checkbox"/>	Tarifverbände
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender:	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (\*.doc oder \*.docx) zurücksenden an [christoph.herren@bav.admin.ch](mailto: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 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 gestaltende 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. Die grossen Innovationssprünge im Verkehr werden in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich auf der Strasse, nicht auf der Schiene passieren. Für eine nachhaltige, ökologische und menschenfreundliche Verkehrsentwicklung ist es wichtig, dass diese Innovationssprünge nicht dazu führen, dass sich im RPV der MIV verstärkt (z.B. durch Uber oder selbstfahrende Autos), sondern 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.

Die finanziellen Mittel des Bundes für den RPV müssten mindestens gleich stark steigen, wie das Angebot ausgebaut wird. Es macht keinen Sinn, Infrastrukturen zu bauen, die nicht ausgelastet werden, weil das Geld für den Betrieb fehlt.

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 angepasst werden soll. 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 an die heutigen Mobilitätsbedürfnisse anzupassen (insbesondere Nachtbusse und Angebote im Berggebiet, z.B. Angebot von BusAlpin).

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 zu gewährleisten. Sie fördern ein Klima des stärkeren Wettbewerbs und untergraben damit eine grosse Stärke des schweizerischen öV: die Kooperation. 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. Nur so kann der öV auch in Zukunft die Kundenbedürfnisse zufriedenstellend bedienen und bleibt nicht hinter den Entwicklungen der Autobranche und andere Mobilitätsanbieter wie UBER zurück. Dafür müssen die Transportunternehmen in der Lage sein, Innovationen voranzutreiben. 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. Das ist ein offensichtlicher Zielkonflikt. Die hier vorgeschlagene Reform spricht diese Problematik zwar an, aber bringt 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 ihn gegenüber den Innovationen im Privatverkehr konkurrenzfähig zu halten. 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:

Um das öV-System weiterzuentwickeln, testen die Transportunternehmen innovative Ideen in Form von Prototypen und Pilotprojekten im Alltag. Einerseits wollen wir, dass die Entwicklung von ökologische Technologien vorangetrieben wird. Andererseits müssen die Transportunternehmen aber auch in anderen Bereichen innovativ sein (z.B. in der Digitalisierung und in multimodalen Mobilitätsdienstleistungen) um sich an wandelnde Kundenbedürfnisse laufend anzupassen. Nur so ist der öV auch zukünftig attraktiv und konkurrenzfähig gegenüber der Strasse.

Um Innovationen laufend voranzutreiben, sind sie auf finanzielle Beiträge Dritter angewiesen, bspw. durch die öffentliche Hand oder durch 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. Ansonsten besteht das Risiko, dass sie von privaten Akteure auf dem Mobilitätsmarkt abgehängt werden, wie z.B. Uber oder anderen Mobilitätsdienstleistern, welche tendenziell zu mehr Privatverkehr führen. 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 frei 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 ist über dem rein betriebswirtschaftlichen 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 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 sollte. Es ist wichtig, den Regionalen Personenverkehr als Teil eines Ganzen Verkehrssystems zu denken. Der Bund soll 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 unübersichtlich und fragmentiert wird.

Zudem kann es sein, dass sich kantonale 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 Anreize zur Effizienzsteigerung für Transportunternehmen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

JA  NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Siehe Punkt 9. Falls die Variante „Teilentflechtung“ gewählt wird, fordern wir, dass eine interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein soll, ohne die Effizienz zu mindern und dass die Errungenschaften des heutigen Systems nicht geschwächt werden.

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 soll diese Klammerfunktion wahrnehmen.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrages einverstanden?

JA  NEIN

Bemerkungen:

Die neue Buspauschale mit indexiertem Kreditwachstum (Teuerung plus Bevölkerungswachstum) wirkt auf alle Kantone gleich, unabhängig von den Entscheidungen 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) und betriebswirtschaftlicher 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 angeboten 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. Wir möchten anregen, dass die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs überarbeitet werden sollte. Im Berggebiet werden 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 könnten gesenkt werden. Damit soll eine Verlagerung vom MIV auf den öV im Freizeitverkehr erreicht werden. Im Bereich Freizeitverkehr ist heute der Modalsplit am stärksten zugunsten des MIV ausgeprägt. Es gibt viele Menschen, die genau wegen ihrer Freizeitaktivitäten überhaupt ein Auto besitzen. Dieses wird dann auch für andere Zwecke benutzt. Eine umfangreichere öV Erschliessung im Berggebiet kann daher eine wichtige Lücke schliessen und so ein autofreies Leben begünstigen.