



# Vernehmlassung Reform RPV

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

## Fragebogen

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 checked="" 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"/>	Tarifverbunde
<input type="checkbox"/>	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](mailto: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.