



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 checked="" 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"/>	Tarifverbunde
<input type="checkbox"/>	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 abgeltungsbe-rechtigt werden;
- die Wirtschaftlichkeitskriterien zu Gunsten von Benchmarks aufgegeben wer-den;
- 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 Bedeu-tung (volkswirtschaftliche Betrachtung) des Regionalverkehrs kommt zu wenig zum Ausdruck.