



# 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 checked="" 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: 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](mailto: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.