

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 Einzelunternehmen. 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 Informationssasymmetrien 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:

| | |
|--|--|
| <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 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: 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 Verbundsaufgaben, 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 ebnet 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 Effizienzreize. 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.