

Evaluation Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr

Schlussbericht

29. Januar 2014

zuhanden des Bundesamts für Verkehr

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan
Titel: Evaluation Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr
Auftraggeber: Bundesamt für Verkehr
Ort: Bern und Altdorf
Jahr: 2014

Begleitgruppe

Mélanie Attinger, BAV
Julie vom Berg, BAV
Christoph Herren, BAV
Regula Herrmann, BAV
Pierre-André Meyrat, BAV
Michel Jampen, BAV
Frank Schley, EFV
Felix Buchli, EFV
Wolf-Dieter Deuschle, KöV
Yves Gaillard, KöV
Guido Vasella, GS-UVEK
Anna Barbara Remund, SBB AG
Oliver Bayard, BLS AG
Markus Bähler, Verkehrsbetriebe STI AG
Daniel Reymond, travys
Christian Bumann, VöV

Projektteam Ecoplan

René Neuenschwander
Marcel Buffat
Corinne Spillmann
Felix Walter

Der Bericht gibt die Auffassung des Projektteams wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers bzw. der Auftraggeberin oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Ecoplan AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Monbijoustrasse 14
CH - 3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Schützengasse 1
Postfach
CH - 6460 Altdorf
Tel +41 41 870 90 60
altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsübersicht

	Zusammenfassung	3
	Résumé.....	7
	Riassunto	11
	Inhaltsverzeichnis	15
	Abkürzungsverzeichnis	19
	Glossar	21
1	Einleitung	27
2	Das Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr (RPV).....	29
3	Evaluationsdesign	39
4	Datenauswertungen	47
5	Ergebnisse der Umfrage.....	89
6	Ansätze für eine Weiterentwicklung des Bestellverfahrens.....	181
7	Synthese und Empfehlungen	205
8	Anhang A: Fragebogen für die schriftliche Befragung	219
	Literaturverzeichnis	260

Zusammenfassung

Ausgangslage

Der Bund und die Kantone finanzieren den regionalen Personenverkehr (RPV) gemeinsam. Mit in Kraft treten der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) wurde die Finanzierung des RPV neu geregelt und das Bestellverfahren im RPV eingeführt. Das Bestellverfahren im RPV ist ein Prozess in dessen Rahmen festgelegt wird, welches Angebot zu welchen Kosten vom Bund und den Kantonen bestellt wird.

Generelle Beurteilung des Bestellverfahrens im RPV

Mit der vorliegenden Evaluation wird das Bestellverfahren im RPV nach der Evaluation im Jahr 2005 zum zweiten Mal umfassend untersucht. Im Zentrum der Evaluation stehen die Analyse der Kennzahlen des BAV zum RPV und insbesondere die Umfrage bei allen konzessionierten Transportunternehmen im öffentlichen Personenverkehr (KTU), sämtlichen Kantonen und den Fachspezialisten des Bundes. Dank einer sehr guten Rücklaufquote der Fragebogen konnten zu den einzelnen Evaluationsfragen gesicherte Erkenntnisse gewonnen werden. Diese zeigen, dass sich das heutige Bestellverfahren im RPV aus Sicht der Akteure grundsätzlich bewährt hat:

- Die Effizienz der Leistungserbringung im RPV konnte von 2005 bis 2011 weiter gesteigert werden. Zwar blieben die nominalen Vollkosten pro Platzkilometer praktisch unverändert. Bereinigt um die Jahresteuern ergibt sich jedoch real ein leichter Rückgang von rund 3%. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge heute komfortabler und im Schienenverkehr wird zunehmend auch freie Fläche für Stehplätze geschaffen (die bei der Berechnung der Vollkosten pro Platzkilometer nicht berücksichtigt werden).
- Die Befragung hat weiter gezeigt, dass sowohl Bund, Kantone als auch die KTU mehrheitlich überzeugt sind, dass in der Schweiz ein effektives Angebot im RPV zur Verfügung steht. Ebenfalls ist die Mehrheit der Akteure der Auffassung, dass das bereitgestellte Angebot effizient ist. Sowohl aus Sicht der Besteller als auch aus der Sicht der Leistungserbringer trägt das bestehende Bestellverfahren zu einem effizienten und effektiven Service Public im RPV bei.
- In den einzelnen Kantonen wurde das Bestellverfahren weiter professionalisiert. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen funktioniert grundsätzlich gut. Sie ist aber nicht frei von Konflikten. Diese sind insbesondere auf unterschiedliche finanzielle Möglichkeiten und entsprechend unterschiedliche Wünsche bezüglich der Weiterentwicklung des Angebotes zurückzuführen. Meistens können solche Konflikte zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst werden.

Optimierungspotenzial

Das Bestellverfahren könnte in verschiedener Hinsicht weiter optimiert werden. Optimierungspotenzial besteht insbesondere in den folgenden Bereichen:

- Der Aufwand für das Bestellverfahren ist aus Sicht der KTU hoch und in den letzten Jahren weiter gestiegen. Die Gründe dafür liegen insbesondere bei anspruchsvolleren Vorgaben an die Offerterstellung, härteren Verhandlungen zwischen den KTU und den Bestellern sowie der zunehmenden Komplexität des Verfahrens.
- Die KTU sind seit der letzten Evaluation transparenter und effizienter geworden. Dennoch besteht aus Sicht der Besteller hinsichtlich beider Kriterien weiterhin ein Verbesserungspotenzial.
- Für das von den Kantonen gewünschte öV-Angebot stehen teilweise zu wenig finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Gründe dafür sind unterschiedlich:
 - Es fehlt eine langfristige und verbindliche Finanzplanung, die frühzeitig die Abstimmung zwischen den verfügbaren finanziellen Mitteln und den gewünschten Angeboten ermöglicht. Die Kantone argumentieren, dass neben dieser mangelnden Budgetplanung auch der notwendige politische Wille fehlen würde, um die entsprechenden finanziellen Mittel bereitzustellen.
 - Aus Sicht des Bundes sind die finanziellen Mittel nicht zu gering. Vielmehr würden insbesondere im schienengebundenen RPV konkrete Standards fehlen, die für einen Angebotsausbau erfüllt sein müssen.
- Die finanzielle Verbindlichkeit ist nicht ausreichend:
 - Aus Sicht der Kantone wird die maximale Höhe der Mitfinanzierung durch den Bund häufig zu spät bekannt gegeben. Zudem können kurzfristige Sparübungen des Bundes im Widerspruch zu bereits beschlossenen Angebotsausbauten stehen.
 - Aber auch auf Kantonsseite kann die finanzielle Verbindlichkeit nicht ausreichend gewährleistet werden, wenn die Angebotsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen, bevor das kantonale Budget verabschiedet wird.
 - Zudem fehlt bei der Bewilligung von Rollmaterialbeschaffungen sowie Infrastrukturausbauten die Verbindlichkeit, dass die entsprechenden Angebote, die mit dem beschafften Rollmaterial und der gebauten Infrastruktur bedient werden sollen, auch tatsächlich bestellt werden.
- Die Angebotsvereinbarungen können mehrheitlich nicht pünktlich abgeschlossen werden, was sich zwar nicht negativ auf die Erbringung der Leistungen im RPV auswirkt, aber dennoch zu unnötigen Unsicherheiten und Mehraufwand im Verfahrensablauf führt.
- Die Kantonsquote des neuen Jahres besteht im Prinzip aus der Kantonsquote des Vorjahres zusätzlich der Teuerung. Sie orientiert sich damit zu wenig stark an den tatsächlich notwendigen Finanzmitteln.
- Die Festlegung der Kantonsbeteiligung muss bei Annahme der FABI-Vorlage voraussichtlich überarbeitet werden. Wenn die Privatbahninfrastruktur nicht mehr von den Kantonen finanziert wird, verliert der Faktor Privatbahnlänge pro Einwohner, der für die Berechnung der Kantonsbeteiligung angewendet wird, die Berechtigung.

Optimierungsansätze

Die diskutierten Optimierungsansätze betreffen grossmehrheitlich die Weiterentwicklung des bestehenden Bestellverfahrens. Auftragsgemäss werden die einzelnen Ansätze noch nicht bewertet. Vielmehr dient die vorliegende Auslegeordnung als Input in den ab 2014 anstehenden Prozess zur Weiterentwicklung des Bestellverfahrens im RPV. Im Rahmen dieses Prozesses müssen die einzelnen Ansätze konkretisiert und vertieft auf ihre Vor- und Nachteile untersucht werden. Zu erwähnen sind insbesondere:

- Die Vermeidung von unnötigem Aufwand im Rahmen des Bestellverfahrens, beispielsweise indem die Vorgaben an das Offertverfahren rechtzeitig festgelegt und während dem Verfahren nicht mehr angepasst werden.
- Es ist zu prüfen, ob mit der Einführung eines realistischen Zeitplans die Termintreue im Ablauf des Bestellverfahrens verbessert werden könnte. Dazu könnte beispielsweise für die erste Offertstellung ein späteres Eingabedatum vorgegeben werden. Zu prüfen wäre auch, ob die Festlegung der definitiven Kantonsquote früher erfolgen könnte. Voraussetzung dazu wäre aber, dass die Mittelfristplanung für die Festlegung der Kantonsquote berücksichtigt werden könnte (vgl. auch den nachfolgenden Punkt).
- Bei der Festlegung der Kantonsquote sollte die Mittelfristplanung mitberücksichtigt werden. Dies bedingt eine verlässlichere Mittelfristplanung im 4-Jahres-Horizont basierend auf einer Angebotsplanung der Kantone und einer entsprechenden Mittelfristplanung der KTU. Die Mittelfristpläne sollen sowohl die geplanten Veränderungen im Angebot als auch mögliche Veränderungen beim Aufwand und den Einnahmen enthalten. Der daraus resultierende Abgeltungsbedarf soll frühzeitig in die Finanzplanung einfließen.
- Einführung von Standards für die Dimensionierung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr (respektive Überarbeitung der bestehenden Standards im Busverkehr): Solche Standards sollen Minimalvorgaben setzen, die erfüllt sein müssen, damit ein bestehendes Angebot ausgebaut (z.B. Taktverdichtung) oder ein neues Angebot aufgebaut werden kann. Die Standards sollten an verschiedene Markträume angepasst sein. Mindestens sollte zwischen dem RPV in Agglomerationen und demjenigen im ländlichen Raum unterscheiden werden.
- Es ist zu prüfen, ob im Rahmen der Infrastrukturplanung die erwarteten Kosten für die zusätzlich möglichen RPV-Angebote konsequenter aufgezeigt werden könnten und so bei den Entscheiden für Infrastrukturplanung und Rollmaterialbeschaffung berücksichtigt werden könnten.
- Um die finanzielle Verbindlichkeit zu erhöhen, wäre zu prüfen, ob vom bestehenden Instrument des Zahlungsrahmens auf Verpflichtungskredite gewechselt werden soll.

Eher an einer Neugestaltung orientieren sich folgende Ansätze:

- Die Durchführung des Bestellverfahrens für ganze Liniennetze anstelle von einzelnen Linien: Die Meinungen über eine solche Änderung sind unterschiedlich. Unklar ist insbesondere, ob eine Offerte über ein gesamtes Liniennetz trotzdem auf einer transparenten Kalkulation der einzelnen Linien aufbauen müsste.

- Die Stärkung des Wettbewerbs durch vermehrte Ausschreibungen nicht nur bei Buslinien sondern auch im schienengebundenen RPV: Vorderhand ist weder bei den Bestellern bei den KTU eine spürbare Bereitschaft für einen grundlegenden Verfahrenswechsel in Richtung vermehrtem Wettbewerb insbesondere auch für den schienengebundenen RPV festzustellen. Eine solche Strategie hat eine Vielzahl potenzieller Vor- und Nachteile, die noch vertieft gegeneinander abgewogen werden müssten.

Weiteres Vorgehen

Die diskutierten Optimierungsansätze betreffen grossmehrheitlich die Weiterentwicklung des bestehenden Bestellverfahrens. Diese müssen nun in einem nächsten Schritt konkretisiert und vertieft auf ihre Vor- und Nachteile untersucht werden. Dabei sollten alle beteiligten Akteure einbezogen werden.

Résumé

Situation initiale

La Confédération et les cantons financent conjointement le transport régional de voyageurs (TRV). La révision de la loi sur les chemins de fer (LCdF) a permis d'adapter les modalités de financement du TRV et d'introduire la procédure de commande dans ce même TRV. Ladite procédure de commande est un processus dans le cadre duquel la Confédération et les cantons définissent l'offre qu'ils commandent et à quel coût.

Evaluation générale de la procédure de commande du TRV

Avec la présente évaluation, la procédure de commande du TRV a été soumise pour la deuxième fois à un examen global, la première évaluation ayant eu lieu en 2005. La procédure de commande a fait l'objet notamment d'une analyse des indicateurs de l'OFT relatifs au TRV et d'une enquête auprès de toutes les entreprises de transport concessionnaires (ETC), de tous les cantons et des spécialistes de la Confédération. L'excellent taux de participation a permis d'aboutir à des conclusions solides quant aux différentes questions abordées. Du point de vue des parties concernées, ces conclusions montrent que la procédure de commande appliquée actuellement au TRV a fait ses preuves:

- L'efficacité des prestations du TRV a encore pu être accrue entre 2005 et 2011. Si les coûts complets nominaux par place-kilomètre sont restés pratiquement inchangés, on observe une légère diminution de quelque 3 % en valeur réelle. Par ailleurs, les véhicules actuels sont plus confortables et la tendance est à la création de davantage de places debout dans le trafic ferroviaire (qui ne sont pas prises en compte lors du calcul des coûts complets par place-kilomètre).
- L'enquête a aussi montré que la Confédération, les cantons et les ETC sont en grande majorité convaincus de l'efficacité de l'offre du TRV en Suisse. La plupart des acteurs est aussi d'avis que l'offre proposée est efficace. Tant du point de vue des commanditaires que des prestataires, la procédure de commande contribue à faire du TRV un service public efficace et efficient.
- La professionnalisation de la procédure de commande s'est poursuivie dans les différents cantons. En principe, la collaboration entre cantons voisins fonctionne bien, même si elle n'est pas totalement exempte de conflits. Ceux-ci sont notamment dus à des divergences entre les possibilités de financement et, partant, entre les souhaits de développement de l'offre. Toutefois, la plupart de ces conflits se sont résolus à la satisfaction de toutes les parties impliquées.

Potentiel d'amélioration

La procédure de commande pourrait être optimisée sous plusieurs aspects, notamment dans les domaines suivants :

- Les ETC estiment que la procédure de commande occasionne beaucoup de frais et que le volume des frais est allé croissant ces dernières années. Cela s'explique principalement par des prescriptions plus détaillées en matière d'établissement des offres, par des négociations plus âpres entre ETC et commanditaires ainsi que par la complexité grandissante de la procédure.
- Depuis la dernière évaluation, les ETC ont gagné en transparence et en efficacité. Les commanditaires restent toutefois d'avis que le potentiel d'amélioration de ces deux critères n'est pas totalement épuisé.
- Dans certains cas, les moyens financiers ne sont pas suffisants pour concrétiser l'offre de transports publics (TP) souhaitée par les cantons, et ce, pour différentes raisons :
 - Il manque une planification financière à long terme et contraignante qui permette de concilier suffisamment tôt les moyens financiers disponibles et l'offre souhaitée. Les cantons arguent du fait qu'outre la planification du budget, il manque aussi la volonté politique de mettre à disposition les moyens financiers requis.
 - La Confédération estime que les fonds sont suffisants. Ce qui fait défaut, ce sont bien plus des standards concrets, notamment dans le TRV ferroviaire, auxquels il faudrait satisfaire pour permettre l'aménagement de l'offre.
- L'engagement financier n'est pas suffisant :
 - Les cantons sont d'avis que la Confédération communique souvent trop tard sa part maximale de cofinancement. Par ailleurs, des décisions d'économies prises à court terme par la Confédération peuvent être en contradiction avec les aménagements de l'offre déjà décidés.
 - Les cantons eux aussi ne peuvent pas toujours garantir qu'ils tiendront leurs engagements financiers lorsqu'il faut conclure les conventions d'offre avant que le budget cantonal soit adopté.
 - Par ailleurs, il manque dans les approbations d'acquisitions de matériel roulant ou d'aménagements de l'infrastructure une clause qui engage à la commande effective des offres à fournir avec le matériel roulant acquis ou avec l'infrastructure construite.
- La plupart des conventions d'offre ne peuvent pas être conclues à temps, ce qui ne se répercute pas négativement sur la fourniture des prestations du TRV mais entraîne des incertitudes inutiles et un surcroît de frais dans le déroulement de la procédure.
- La quote-part cantonale de la nouvelle année se compose en principe de la quote-part de l'année précédente et du renchérissement : elle n'est pas assez orientée sur les moyens financiers effectivement requis.
- Si le projet FAIF est accepté, il faudra vraisemblablement réviser la fixation de la part cantonale. Si l'infrastructure des chemins de fer privés n'est plus financée par les cantons, le facteur « kilomètre de réseau par habitant », qui sert à calculer la part cantonale, perd sa justification.

Pistes d'optimisation

Les pistes d'optimisation envisagées concernent majoritairement le perfectionnement de la procédure de commande actuelle. Conformément au mandat, les différentes pistes n'ont pas encore été évaluées. Le présent passage en revue sert surtout d'input destiné au perfectionnement de la procédure de commande du TRV, processus qui démarrera en 2014. Dans ce contexte, il faudra concrétiser les différentes pistes d'optimisation et étudier en profondeur leurs avantages et inconvénients respectifs. Il faut notamment :

- Éviter du travail inutile lors de la procédure de commande, par exemple en fixant les objectifs de la procédure de l'offre dans les délais et en renonçant à adapter ceux-ci en cours de procédure.
- Vérifier si l'introduction d'un calendrier réaliste permettrait d'améliorer le respect des délais tout au long de la procédure de commande. Dans ce but, on pourrait reporter l'échéance de la première présentation de l'offre. Il faudrait aussi vérifier la possibilité de fixer plus tôt les quotes-parts cantonales définitives. Cela présupposerait toutefois que la planification à moyen terme puisse être prise en compte (cf. également point suivant).
- Prendre en compte également la planification à moyen terme lors de la fixation des quotes-parts cantonales. Cela implique une meilleure fiabilité de cette planification sur quatre ans basée sur la planification de l'offre par les cantons et sur la planification à moyen terme des ETC qui en découle. Les planifications à moyen terme doivent indiquer aussi bien les modifications prévues de l'offre que les changements possibles au niveau des dépenses et des recettes. Le besoin en indemnisation qui en résulte doit être intégré suffisamment tôt dans la planification financière.
- Introduire des standards de dimensionnement de l'offre du trafic ferroviaire et réviser les standards du trafic par bus : ces standards doivent fixer des prescriptions minimales à remplir pour qu'une offre existante puisse être étoffée (par ex. augmentation de la cadence) ou qu'une nouvelle offre puisse être mise en place. Les standards devraient être adaptés aux différents marchés. Il faudrait au moins faire la distinction entre TRV dans les agglomérations et TRV dans les espaces ruraux.
- Dans le cadre de la planification de l'infrastructure, vérifier s'il est possible d'indiquer de manière plus systématique les coûts prévus liés aux offres supplémentaires potentielles du TRV, ce qui permettrait de mieux en tenir compte lors des décisions concernant la planification de l'infrastructure et l'acquisition de matériel roulant.
- Afin que les engagements financiers soient mieux tenus, envisager de remplacer l'instrument actuel (plafond de dépense) par des crédits d'engagement.

Les pistes suivantes sont plutôt orientées vers une réorganisation :

- Procédure de commande pour des réseaux de lignes et non des lignes individuelles : les avis sur un changement de ce type divergent. Il n'est notamment pas clair si une offre établie pour un réseau de lignes devrait malgré tout être basée sur un calcul transparent établi séparément pour chaque ligne.
- Renforcement de la compétitivité par une augmentation des mises au concours non seulement pour les lignes de bus, mais aussi pour le TRV ferroviaire : pour l'instant, ni les

commanditaires ni les ETC ne semblent désireux de réorienter fondamentalement la procédure vers une compétitivité accrue, en particulier pour le trafic ferroviaire. La stratégie proposée ici présente de nombreux avantages et inconvénients, qui doivent faire l'objet d'une pondération minutieuse.

Marche à suivre

Les possibilités d'optimisation présentées concernent avant tout le perfectionnement de la procédure de commande. Il s'agit désormais de les concrétiser et d'étudier leurs avantages et leurs inconvénients moyennant le concours de tous les acteurs.

Riassunto

Premesse

La Confederazione e i Cantoni finanziano congiuntamente il Traffico regionale viaggiatori (TRV). L'entrata in vigore della revisione della legge federale sulle ferrovie (Lferr) ha ridefinito il finanziamento del TRV, introducendovi la procedura di ordinazione, ossia un processo in cui si definiscono le offerte ordinate dalla Confederazione e dai Cantoni e i relativi costi.

Valutazione generale della procedura di ordinazione nel TRV

La presente valutazione è la seconda analisi completa della procedura di ordinazione nel TRV eseguita dal 2005. Incentrata sull'analisi degli indici UFT per il TRV, si fonda in particolare sul sondaggio condotto presso tutte le imprese di trasporto concessionarie operanti nel trasporto pubblico di viaggiatori (ITC), i Cantoni e gli specialisti della Confederazione. Grazie a un ottimo tasso di risposta al questionario, i dati ottenuti presentano un altro grado di affidabilità e indicano che l'attuale procedura di ordinazione nel TRV è ritenuta generalmente valida dagli attori interessati. Gli elementi principali di questo giudizio sono esposti qui di seguito.

- Dal 2005 al 2011 l'efficienza della fornitura dei servizi ha potuto essere ulteriormente incrementata. Infatti, sebbene i costi completi per posti-chilometro siano rimasti praticamente invariati, deducendo il rincaro annuo si ottiene in realtà un lieve calo del 3 per cento circa. Va inoltre detto che oggigiorno i veicoli sono più confortevoli e che sui treni sono disponibili più posti in piedi, non considerati, questi ultimi, nel calcolo dei costi complessivi per posti-chilometro.
- Dal sondaggio è emerso altresì che sia la Confederazione sia la maggior parte dei Cantoni e delle ITC sono dell'opinione che l'offerta nel TRV in Svizzera sia adeguata. Sia i committenti sia i fornitori dei servizi ritengono che la procedura di ordinazione attuale contribuisca a fornire un servizio pubblico efficace ed efficiente nel TRV.
- I Cantoni hanno sviluppato la propria professionalità nella gestione della procedura di ordinazione. In linea di massima la collaborazione con i Cantoni limitrofi funziona bene, pur non senza conflitti dovuti soprattutto alle diverse situazioni finanziarie e quindi alle diverse esigenze di sviluppo dell'offerta. Per lo più i conflitti vengono risolti di comune accordo.

Potenziale di ottimizzazione

La procedura di ordinazione potrebbe essere ottimizzata da vari punti di vista. Un potenziale di ottimizzazione è stato rilevato in particolare per gli aspetti riportati qui di seguito.

- Secondo le ITC, negli ultimi anni l'onere di lavoro richiesto dalla procedura di ordinazione è ulteriormente aumentato; ciò sarebbe dovuto soprattutto a maggiori esigenze per la stesura delle offerte, a trattative più serrate tra ITC e committenti nonché alla crescente complessità della procedura.

- Dalla data dell'ultima valutazione, le ITC hanno operato in modo più trasparente ed efficiente; ciononostante, i committenti ritengono che vi sia tuttora un potenziale di miglioramento in tali ambiti.
- Per realizzare l'offerta auspicata dai Cantoni vi è in parte un'insufficienza di mezzi finanziari, dovuta ai seguenti motivi:
 - manca una pianificazione finanziaria vincolante a lungo termine che consenta di armonizzare tempestivamente i fondi disponibili con l'offerta auspicata; secondo i Cantoni, oltre alla pianificazione finanziaria manca anche la volontà politica di stanziare adeguati mezzi finanziari;
 - la Confederazione ritiene che i mezzi finanziari non siano troppo limitati e che manchino invece, soprattutto nel TRV su rotaia, standard concreti da rispettare per eventuali ampliamenti dell'offerta.
- I finanziamenti non sono sufficientemente vincolanti per i seguenti motivi:
 - secondo i Cantoni, spesso la Confederazione rende noto troppo tardi l'ammontare massimo del cofinanziamento; inoltre eventuali misure di risparmio introdotte a breve termine dalla Confederazione possono trovarsi in conflitto con ampliamenti dell'offerta già stabiliti;
 - anche da parte dei Cantoni il carattere vincolante dei finanziamenti può non essere sufficientemente garantito se le convenzioni sull'offerta devono essere concluse prima che il preventivo cantonale sia stato adottato;
 - questo carattere vincolante manca inoltre per quanto concerne l'ordinazione delle offerte derivanti da acquisti di materiale rotabile e ampliamenti dell'infrastruttura precedentemente approvati.
- Nella maggior parte dei casi non è possibile concludere puntualmente le convenzioni sull'offerta: questi ritardi si ripercuotono negativamente sulla fornitura dei servizi e aumentano l'incertezza e l'onere di lavoro durante lo svolgimento della procedura.
- La quota assegnata al Cantone per il nuovo anno corrisponde di regola a quella assegnata l'anno precedente aumentata del rincaro; per definirla non si tiene dunque conto in misura sufficiente dei mezzi finanziari effettivamente necessari.
- Se il progetto FAIF sarà accolto, la definizione della partecipazione cantonale dovrà essere presumibilmente rielaborata. In questo caso l'infrastruttura delle ferrovie private non sarà più finanziata dai Cantoni e verrà quindi a cadere il fattore concernente la lunghezza delle ferrovie private per abitante, attualmente impiegato per calcolare la partecipazione cantonale.

Proposte di ottimizzazione

Le proposte di ottimizzazione avanzate concernono in gran parte lo sviluppo dell'attuale procedura di ordinazione. Secondo il mandato ricevuto, tali proposte non sono ancora state valutate singolarmente. L'elenco qui riportato è un ausilio per il processo di sviluppo della procedura di ordinazione nel TRV che inizierà nel 2014, in cui le proposte dovranno essere concre-

tizzate e analizzate sotto il profilo degli elementi positivi e negativi. Le principali proposte avanzate sono indicate qui di seguito.

- Risparmiare oneri di lavoro, ad esempio fissando tempestivamente le direttive per la procedura ed evitando di adeguarla durante il suo svolgimento.
- Verificare se sia possibile migliorare il rispetto delle scadenze durante la procedura di ordinazione definendo uno scadenziario realistico e rinviando il termine di presentazione della prima offerta. Va esaminata anche la possibilità di anticipare la determinazione della quota definitiva da assegnare al Cantone; a tal fine sarebbe però necessario poter tener conto della pianificazione a medio termine (cfr. punto seguente).
- Tener conto anche della pianificazione a medio termine per definire la quota da assegnare ai Cantoni. Ciò presuppone una pianificazione più affidabile eseguita con ritmo quadriennale sulla base della pianificazione cantonale delle offerte e della relativa pianificazione a medio termine delle ITC. I piani a medio termine devono contenere sia le previste modifiche dell'offerta sia possibili modifiche di entrate e uscite. Il fabbisogno d'indennità che ne deriva deve essere considerato in tempo nella pianificazione finanziaria.
- Introdurre standard per il dimensionamento dell'offerta nel traffico ferroviario e rielaborare gli standard per i trasporti con autobus in cui siano fissate le condizioni minime per poter ampliare l'offerta esistente (p.es. intensificando la cadenza) o per creare una nuova offerta. Gli standard dovrebbero essere adeguati a diversi spazi di mercato, distinguendo almeno tra TRV negli agglomerati e nelle regioni rurali.
- Esaminare la possibilità di indicare con maggiore coerenza, nell'ambito della pianificazione dell'infrastruttura, i costi previsti per le possibili offerte supplementari; tali costi potrebbero così essere considerati nelle decisioni sulla pianificazione dell'infrastruttura e sull'acquisto del materiale rotabile.
- Verificare se sia opportuno adottare come strumento il credito d'impegno invece del limite di spesa, per aumentare il carattere vincolante dei finanziamenti.

Le proposte indicate qui di seguito riguardano piuttosto una nuova concezione della procedura.

- Svolgere la procedura di ordinazione per intere reti e non per singole linee. Sono stati espressi diversi pareri in merito; in particolare non risulta chiaro se un'offerta per l'intera rete debba ugualmente essere fondata su calcoli trasparenti per ogni linea.
- Rafforzare la concorrenza mediante un incremento dei bandi pubblici non solo per le linee servite da autobus ma anche per il TRV su rotaia. Per ora non si è riscontrata una sensibile disponibilità né da parte dei committenti né delle ITC a modificare sostanzialmente la procedura introducendo una maggiore concorrenza, in particolare per il TRV su rotaia. Questa strategia presenta una serie di potenziali elementi positivi e negativi che devono essere ancora analizzati e ponderati approfonditamente.

Procedimento

Nella fase successiva le proposte di ottimizzazione di cui sopra, riguardanti in gran parte lo sviluppo dell'attuale procedura di ordinazione, dovranno essere concretizzate e analizzate sotto il profilo degli elementi positivi e negativi. In questa analisi dovrebbero essere coinvolti tutti gli attori interessati.

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	3
	Résumé.....	7
	Riassunto	11
	Inhaltsverzeichnis	15
	Abkürzungsverzeichnis	19
	Glossar	21
1	Einleitung	27
1.1	Ausgangslage	27
1.2	Zielsetzung der Evaluation	28
1.3	Aufbau des Berichts	28
2	Das Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr (RPV)	29
2.1	Entwicklung der Finanzierung des RPV	29
2.1.1	Situation vor der Einführung des Bestellverfahrens im RPV	29
2.1.2	Entwicklungen nach Einführung des Bestellverfahrens im RPV	29
2.2	Bestehendes Bestellverfahren im RPV	33
2.2.1	Gesetzliche Grundlagen des Bestellverfahrens im RPV	33
2.2.2	Chronologischer Ablauf des Bestellverfahrens im RPV	33
2.2.3	Zuständigkeiten im Rahmen des Bestellverfahrens im RPV	35
2.2.4	Rahmenbedingungen	36
3	Evaluationsdesign	39
3.1	Zielsystem.....	39
3.2	Evaluationsfragen	39
3.3	Wirkungsmodell	41
3.4	Arbeitshypothesen	42
3.5	Vorgehen und Methoden	44
4	Datenauswertungen	47
4.1	Überblick über die Ergebnisse	48
4.1.1	Angebot und Nachfrage im RPV.....	48
4.1.2	Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer und des Kostendeckungsgrades	50
4.1.3	Finanzierung des RPV	51

4.2	Datengrundlagen	52
4.3	Entwicklung des Angebots	54
4.3.1	Angebot im RPV in der gesamten Schweiz.....	55
4.3.2	Entwicklung des Angebots im RPV in den verschiedenen Kantonen.....	57
4.4	Entwicklung der Nachfrage.....	60
4.4.1	Nachfrage im RPV in der gesamten Schweiz.....	60
4.4.2	Entwicklung der Nachfrage im RPV in den verschiedenen Kantonen	62
4.5	Entwicklung der Auslastung des Angebotes	64
4.5.1	Auslastung im RPV in der gesamten Schweiz	64
4.5.2	Entwicklung der Auslastung im RPV in den verschiedenen Kantonen.....	67
4.6	Entwicklung der Effizienz der Leistungserbringung	71
4.6.1	Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer.....	71
4.6.2	Entwicklung des Kostendeckungsgrades.....	72
4.7	Entwicklung der Abgeltungen und der Finanzierung des RPV.....	76
4.7.1	Entwicklung der Abgeltungen insgesamt	77
4.7.2	Entwicklung der Abgeltungen im RPV in den verschiedenen Kantonen.....	79
4.7.3	Entwicklung der Finanzierung des RPV.....	82
4.8	Schlussfolgerungen.....	88
5	Ergebnisse der Umfrage.....	89
5.1	Erhebungsmethode und Rücklauf.....	89
5.1.1	Schriftliche Befragung der Kantone und KTU.....	90
5.1.2	Mündliche Befragung des BAV.....	94
5.2	Das Angebot im RPV	95
5.2.1	Effektivität des Angebotes.....	95
5.2.2	Effizienz des Angebotes.....	98
5.3	Das Bestellverfahren im RPV	99
5.3.1	Einschätzung zum Bestellverfahren.....	99
5.3.2	Aufwand für das Bestellverfahren.....	104
5.3.3	Erwartete Auswirkungen des Wechsels auf das 2-jährige Bestellverfahren.....	106
5.3.4	Verzögerung beim Abschluss der Vereinbarungen: Ausmass und Gründe.....	107
5.3.5	Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen des Bestellverfahrens.....	109
5.4	Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen	110
5.4.1	Klarheit der Aufgabenteilung	110
5.4.2	Bewährtheit der Aufgabenteilung.....	112
5.4.3	Einschätzungen zur Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes.....	115
5.4.4	Verbesserungspotenzial.....	117
5.4.5	Veränderter Handlungsspielraum seit 2005	118
5.4.6	Rückzug des Bundes aus dem RPV	119
5.4.7	Unklarheiten im Verfahren.....	120
5.4.8	Konflikte.....	121
5.5	Zusammenarbeit zwischen den Kantonen	124

5.6	Festlegung des Angebotes.....	126
5.6.1	Zuständigkeiten bei der Festlegung des Angebotes.....	126
5.6.2	Einfluss der finanziellen Vorgaben des Bundes	127
5.7	Ausmass der finanziellen Beteiligung des Bundes	128
5.7.1	Bereitstellung der Mittel.....	128
5.7.2	Einschätzung zur Berechnung der Kantonsbeteiligung	129
5.7.3	Planungssicherheit für Kantone und KTU	130
5.8	Prüfaktivitäten von Bund und Kantonen sowie Kennzahlensystem im RPV	133
5.8.1	Einschätzungen zu den Prüfaktivitäten des Bundes.....	133
5.8.2	Einschätzungen zu den Prüfaktivitäten der Kantone	134
5.8.3	Beurteilung des Kennzahlensystems des BAV	135
5.9	Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel	139
5.9.1	Beurteilung Effizienz der Transportunternehmen	139
5.9.2	Gründe für die Effizienzveränderungen	140
5.9.3	Einschätzung zu zukünftigen Effizienzsteigerungen.....	148
5.10	Koordination zwischen Infrastruktur- und Angebotsplanung sowie der Fahrzeugbeschaffung ¹⁵¹	
5.10.1	Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung	151
5.10.2	Berücksichtigung von Folgekosten bei der Infrastrukturplanung.....	154
5.11	Transparenz der Information durch die KTU	159
5.11.1	Entwicklung der Transparenz bei der Finanzierung des RPV	159
5.11.2	Mehr Effizienz dank besserer Transparenz?	162
5.11.3	Offerten: Klare und korrekte Angaben?	163
5.11.4	Kompetenzen der KTU.....	164
5.12	Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln der KTU.....	165
5.12.1	Entwicklung und Bedeutung des unternehmerischen Verhaltens	166
5.12.2	Möglichkeit angemessene Gewinne zu erzielen.....	168
5.12.3	Eignerstruktur als mögliches Hindernis für Marktorientierung?	171
5.13	Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV	172
5.13.1	Stärken des Bestellverfahrens im RPV	172
5.13.2	Schwächen des Bestellverfahrens im RPV	173
5.13.3	Verbesserungsvorschläge	176
6	Ansätze für eine Weiterentwicklung des Bestellverfahrens.....	181
6.1	Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV	181
6.1.1	Auslegeordnung der Zielsetzungen	181
6.1.2	Gewichtung der Zielsetzungen im RPV	184
6.2	Optimierungsansätze	185
6.2.1	Aufwand für das Bestellverfahren reduzieren.....	185
6.2.2	Einhaltung der Termine im Bestellverfahren	188
6.2.3	Sicherstellung der Finanzmittel und verlässliche Finanzplanung sowie verbindliche Definition des Angebotes	188
6.2.4	Anpassungen bei der Festlegung der Kantonsquote und der Berechnung der Kantonsbeteiligung.....	192

6.2.5	Eigenfinanzierung der KTU gewährleisten	193
6.2.6	Transparenz und Effizienz steigern	194
6.3	Ansätze zu einer grundlegenden Neugestaltung der Verfahren im RPV.....	195
6.3.1	Integraler Bestellprozess Bahn RPV in 3 Etappen (Vorschlag der öV-Branche)	195
6.3.2	Bestellverfahren für Liniennetze anstelle von Bestellverfahren für Linien.....	197
6.3.3	Ausschreibungen auch im regionalen Schienenpersonenverkehr.....	197
6.4	Schlussfolgerungen zur Weiterentwicklung des Bestellverfahrens	199
7	Synthese und Empfehlungen	205
7.1	Ergebnisse der Evaluation hinsichtlich der Evaluationsfragen	205
7.2	Fazit.....	218
8	Anhang A: Fragebogen für die schriftliche Befragung	219
8.1	Fragebogen Kantone.....	219
10.1	Fragebogen Konzessionierte Transportunternehmen	234
9.1	Fragebogen Bundesamt für Verkehr.....	247
	Literaturverzeichnis	260

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aargau
AI	Appenzell-Innerrhoden
AR	Appenzell-Ausserrhoden
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
BaRe.	Bahnreform
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBI	Bundesblatt
BE	Bern
BL	Basel-Landschaft
BS	Basel-Stadt
CHF	Schweizer Franken
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
EBG	Eisenbahngesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FPV	Fahrplanverordnung
FR	Freiburg
GE	Genf
GL	Glarus
GR	Graubünden
JU	Jura
KTU	Konzessionierte Transportunternehmen im öffentlichen Personenverkehr
LU	Luzern
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben
NW	Nidwalden
NZV	Eisenbahn-Netznutzungsverordnung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OW	Obwalden
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung
RKV	Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen
RöVE	Revision der öV-Erlasse
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SG	St. Gallen
SH	Schaffhausen
SO	Solothurn
SOB	Südostbahn
SR	Schweizerische Rechtssammlung
SZ	Schwyz
TG	Thurgau
TI	Tessin
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe
UR	Uri

UVEK	Umwelt-, Verkehrs-, Energie- und Kommunikationsdepartement
VD	Waadt
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung
VS	Wallis
WLAN	Wireless Local Area Network
ZG	Zug
ZH	Zürich

Glossar¹

Abgeltung im regionalen Personenverkehr	Die Abgeltung ist die Entschädigung der ungedeckten Kosten eines bestellten Leistungsangebotes im Bereich des regionalen Personenverkehrs. Die Abgeltung an die Transportunternehmen richtet sich nach den ungedeckten Kosten aufgrund einer verbindlichen Offerte mit Planrechnung. Nach dem erfolgten Bestellverfahren wird der Abgeltungsbetrag für das bestellte Verkehrsangebot in einer Angebotsvereinbarung festgehalten. Bund und Kantone gelten den Transportunternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs ab
Abgeltungen Dritter	Abgeltungen, die die Unternehmen neben der gemeinsamen Abgeltung von Bund und Kantonen aufgrund einer Abgeltungsvereinbarung gemäss Art. 49 EBG erhalten. Für Abgeltungen Dritter wird eine gesonderte Abgeltungsvereinbarung mit Kanton und/oder Gemeinden abgeschlossen. Es handelt sich um Abgeltungen, die für nicht-ARPV-konforme Leistungen gemäss Art. 6 und 7 ARPV entrichtet werden (zu grosses Angebot).
Angebotsvereinbarung	Im Anschluss an das Bestellverfahren geschlossenes Übereinkommen zwischen den Bestellern und einem Transportunternehmen über eine bestimmte Transportleistung im öffentlichen Verkehr. Im Güterverkehr können Angebotsvereinbarungen auch mit Dritten (z.B. Operateure des kombinierten Verkehrs) abgeschlossen werden.
Bahnreform 1	Die Bahnreform 1 führte erste Wettbewerbselemente ins Bahnsystem ein, um die Effizienz zu erhöhen. Folgende Anpassungen wurden vorgenommen: Herauslösung der Staatsbahnen in eigenständige Unternehmen, die rechnerische und organisatorische Trennung von Verkehr und Infrastruktur, Einführung des Netzzugangs, die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen und die Liberalisierung des Güterverkehrs. Am 1. Januar 1999 traten die rechtlichen Grundlagen der Bahnreform 1 (BBl 1997 I 909) in Kraft. Die Massnahmen aus der Bahnreform 1 entsprachen weitgehend den Vorgaben der EU-Richtlinie 91/440/EWG. Die Bahnreform ist ein Prozess und deshalb als rollende Reform konzipiert.
Bahnreform 2	Weiterführung der Bahnreform 1. Ziel sind insbesondere die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung, die Anpassung des Bahnpolizei-Reglements, die Gleichbehandlung der einzelnen Unternehmen. Die Vorlage zur Bahnreform 2 (05.028) wurde vom Parlament 2005 an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Reform in einzelnen Teilschritten vorzulegen.
Bahnreform 2.1 „Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr RöVE“	Die Zusatzbotschaft Bahnreform 2 (BBl 2007 2681) ist das 1. Teilpaket der Bahnreform 2. Sie beinhaltet folgende inhaltliche Schwerpunkte: Sicherheitsdienste im öffentlichen Verkehr und Verbesserungen der bisherigen Bahnreform, namentlich Gleichbehandlung der Transportunternehmen, bessere Übersicht über die Rechtserlasse und die Vereinfachung des Bestellwesens.

¹ Enthält einen Auszug aus dem Glossar des Bundesamts für Verkehr (BAV). Ergänzungen sind gekennzeichnet. Das Glossar des BAV ist verfügbar unter: <http://www.bav.admin.ch/glossar/>

Bahnreform 2.2 " zweiter Schritt der Bahnreform 2"	Die Bahnreform 2.2 hat zum Ziel das attraktive und leistungsfähige Bahnsystem durch erhöhte Effizienz zu sichern und den laufenden Reformprozess weiterzuführen. Die Vorlage beinhaltet die Interoperabilität der Eisenbahnen, die Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr, die Stärkung der Rolle der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr, die Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste und weitere Anpassungen im Rahmen der Bahnreform. Mit der Umsetzung der Bahnreform 2.2 werden Teile der des 1- und 2. EU-Eisenbahnpakets umgesetzt und die Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie übernommen.
Bestellprinzip	Bund und die betroffenen Kantone bestellen bei den Transportunternehmen das Angebot (Leistungen) im Güterverkehr (im unbegleiteten kombinierten Verkehr und bei der Rollenden Landstrasse), im regionalen Personenverkehr und für die Infrastruktur auf der Basis einer Offerte mit im Voraus bestimmten finanzielle Abgeltungen in Höhe der geplanten ungedeckten Kosten. Diese Abgeltungen werden als Betriebsbeiträge bezeichnet.
Bestellverfahren	Verfahren, das koordiniert mit dem Fahrplanverfahren auf der Basis einer Bestellung bei den Transportunternehmen zu einem vom Bund unterstützten Angebot im öffentlichen Verkehr führt. Das Bestellverfahren kommt vor allem im regionalen Personenverkehr sowie im Schienengüterverkehr zur Anwendung.
Betriebsbeiträge	Subventionen des Bundes und der Kantone an den Betrieb von Eisenbahnunternehmen (Verkehr und Infrastruktur), Busbetrieben, Schiffsbetrieben und Seilbahnen. Entspricht der im Voraus vereinbarten Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten nach dem Bestellprinzip. Die Betriebsbeiträge sind zu unterscheiden von den Investitionsbeiträgen.
Deckungsbeitrag	Element des Trassenpreises, womit die Netzbenutzerinnen über den Mindestpreis (Grenzkosten) hinaus einen Anteil an die ungedeckten Kosten der Infrastruktur entrichten.
Direkter Verkehr	Als direkter Verkehr gilt die durchgehende Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei oder mehreren Transportunternehmen aufgrund eines einzigen Transportvertrags und eines gemeinsamen Tarifes (für die ganze Strecke muss nur ein Billet gelöst werden).
Eidgenössische Finanzkontrolle ²	Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) ist das oberste Finanzaufsichtsorgan des Bundes. Sie unterstützt das Parlament und den Bundesrat, ist unabhängig und nur Verfassung und Gesetz verpflichtet. Der Aufgabenbereich ist im Finanzkontrollgesetz geregelt.
Einsteiger	Personen die an einer Haltestelle in ein öffentliches Verkehrsmittel einsteigen.
Erlöse	Die gesamten der jeweiligen Linie zugeschiedenen Erlöse inkl. Zuschiedung der Nebenerlöse. Zu den Erlösen zählen Entschädigungen, die von Kantonen, Gemeinden und/oder Dritten (z.B. Einkaufszentren, Schulgemeinden etc.) für einzelne zusätzliche Kurse (z.B. Schülerkurse, Verdichtungen bei Einkaufszentren) oder Linienverlängerungen bezahlt werden.

² Vgl. <http://www.efk.admin.ch/>

Fahrplanverfahren	Das Fahrplanverfahren richtet sich nach der Fahrplanverordnung. Das Bestell- und Fahrplanverfahren werden zusammen koordiniert. Zu Beginn des Verfahrens wird das Fernverkehrskonzept festgelegt. Darauf basiert der Fahrplangentwurf, der den Transportunternehmen dazu dient, Änderungen im Fern- und Regionalverkehr anzubringen. Es folgt die Bereinigung zwischen den Bestellern (Kantonen und Bund) und Transportunternehmen im Detail und die Vorbereitung für die Veröffentlichung des definitiven Fahrplans.
Infrastruktur	Ortsfeste Anlagen und Einrichtungen, die für die Erbringung von Transportleistungen nötig sind; im Schienenverkehr ist damit Folgendes gemeint: Gleise, Streckenausrüstungen, elektrische Anlagen, Sicherungsanlagen; Bahnhöfe usw.; im Strassenverkehr wird Folgendes darunter verstanden: Fahrbahnen, Signalisationsanlagen, Verkehrsleitsysteme usw. Die „Sparte Infrastruktur“ im Sinne des Eisenbahngesetzes umfasst auch den Betrieb der Anlagen (den sog. Fahrdienst, d.h. die Bedienung der Sicherungsanlagen).
Kantonsquote	Mit der Kantonsquote legt der Bund für jeden Kanton das Ausmass der Abgeltungen an den RPV fest. Die Kantonsquote ist somit die Summe der Mittel des Kantons und des Bundes, die für die Mitfinanzierung des RPV zur Verfügung steht. Die Berechnung der Kantonsbeteiligung richtet sich nach den strukturellen Voraussetzungen des Kantons, welche über die Bevölkerungsdichte sowie die Privatbahnlänge pro Einwohner bestimmt wird. Die detaillierte Herleitung der Berechnung ist in der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) beschrieben.
Konzession	Bewilligung zur Ausübung einer Tätigkeit, die einer staatlichen Aufgabe entspricht, oder Bewilligung zur privatrechtlichen Nutzung einer öffentlichen Sache. Die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung ist konzessionspflichtig. Auch der Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur benötigt eine Konzession, in der der Eigner auf den ordnungsmässigen Bau und Betrieb verpflichtet wird.
Konzessionierte Transportunternehmen (KTU)	Der Begriff KTU umfasst alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, denn für regelmässige gewerbliche Personenbeförderungen ist eine Konzession erforderlich. Mit der Bahnreform haben per 1.1.99 auch die SBB, mit der Postreform per 1.1.98 auch die Post eine Konzession erhalten. Der Begriff KTU unterscheidet nicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und schliesst die Eisenbahn (einschliesslich Tram), die Autobusse, die Trolleybusse, die Schiffe und die Seilbahnen mit ein. Zudem sind auch alle Infrastrukturbetreiber im Besitz einer Konzession. Ausgenommen von der Konzessionspflicht ist der Bahngüterverkehr. Die Gesamtheit der KTU setzt sich folgendermassen zusammen: <ul style="list-style-type: none">– SBB und private Eisenbahnunternehmen– Postauto und private Busunternehmen– Schifffahrtsunternehmen– Seilbahnunternehmen– Es sind immer weniger Unternehmen nur in einem Bereich tätig. Zurzeit sind viele davon in mehr als einem der oben aufgeführten Sektoren aktiv. Der Begriff KTU eignet sich daher nicht mehr zur Unterscheidung zwischen den eidgenössischen Unternehmen SBB und Post und den „Anderen“.
Kostendeckungsgrad	Der Kostendeckungsgrad ist das prozentuale Verhältnis von Erlösen zu den Kosten. Wenn der Kostendeckungsgrad grösser als 100% ist, entsteht ein Gewinn. Ein tieferer Kostendeckungsgrad zeigt den Abgeltungsbedarf.

Linie	Alle durchgehenden Fahrten von Kursen mit gleichem Anfangs- und Endpunkt, einschliesslich Verstärkungs-, Früh- und Spätkursen auf Teillinien; als Anfangs- und Endpunkt gelten auch Knotenpunkte und Punkte, an denen die Erschliessungsfunktion ändert; Linien auf derselben Strecke, aber mit unterschiedlichen Erschliessungsfunktionen gelten als verschiedene Linien.
Neuer Finanzausgleich (NFA)	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen ab 2008 mit dem Ziel einer effizienteren Aufgabenerfüllung; insbesondere wurde dabei der indirekte Finanzausgleich durch direkte Ausgleichszahlungen ersetzt. Dadurch sank der Bundesanteil bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs auf durchschnittlich 50%; im Gegenzug wurden die Kantone mit finanziellen Mitteln des direkten Finanzausgleichs ausgestattet.
Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Verkehr umfasst verkehrliche Leistungsangebote mit definierter öffentlicher und zeitlicher Verfügbarkeit (regelmässige Fahrten), die von jedermann aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen beansprucht werden können, verschiedene Einzelnachfragen zusammenfassen und den Zwang zum Selbstfahren ausschliessen, sowie die Bereithaltung der dafür notwendigen betriebsbereiten Infrastruktur.
Offerte	Mit der Offerte unterbreitet ein Transportunternehmen den Bestellern (im regionalen Personenverkehr Kantone und Bund) die Bedingungen, unter welchen sie eine Angebotsvereinbarung abzuschliessen wünscht. Die Inhalte dieser Offerten sind für den regionalen Personenverkehr in Art. 17 der Abgeltungsverordnung (ARPV) geregelt. Sie umfassen unter anderem eine Darstellung des Angebotskonzepts, eine verbindliche Planrechnung, eine mittelfristige Planrechnung sowie Angaben zu den eingesetzten Fahrzeugen sowie zu den Tarifen.
Ortsverkehr	Gemäss Art. 3 der Abgeltungsverordnung (ARPV) umfasst der Ortsverkehr Angebote des öffentlichen Verkehrs, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen; der Feinerschliessung dient eine Linie des Personenverkehrs dann, wenn sie kurze Abstände zwischen Haltestellen aufweist und die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km von der jeweils nächsten Haltestelle einer Regionallinie entfernt sind. Als Ortschaften gelten für den Bund Siedlungsgebiete mit ganzjährig mindestens 100 Einwohnern.
Personenkilometer	Die Personenkilometer entsprechen den von allen Passagieren gesamthaft gefahrenen Kilometern.
Planrechnung	Die Planrechnung dient in den Offerten zum Nachweis der ungedeckten Kosten einzelner Angebote, bspw. des regionalen Personenverkehrs.
Platzkilometer	Anzahl Plätze gemäss Vorgaben BAV mal produktive Kilometer.
Privatbahnen	Damit die Gesamtheit der konzessionierten Eisenbahnen exklusive SBB mit einem eingängigen Begriff bezeichnet werden kann, wird der Begriff "Privatbahnen" benutzt. Dieser bezieht sich somit auf die Bahnen unter den KTU (konzessionierte Transportunternehmen), welche privat-rechtlich organisiert sind (die SBB ist eine öffentlich-rechtliche AG).
Produktive Kilometer	Kilometerleistung des für Fahrgäste nutzbaren Angebotes. Darunter verstanden wir die Strecke von Abfahrtsstation zur Zielstation ohne betrieblich notwendige Leerfahrten (z.B. Ein-/Ausfahrten, Übergangsfahrten etc.).

Regionaler Personenverkehr	Umgangssprachlich wird unter Regionalverkehr Eisenbahnverkehr mit Halt auf allen Stationen verstanden („Bummelzug“, heute oftmals auch S-Bahn-Linie); nach Art. 4 der Abgeltungsverordnung (ARPV) umfasst der regionale Personenverkehr den Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie den Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen. Der regionale Personenverkehr wird nach Art. 28 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und abgegolten. Keine Abgeltungen des Bundes werden für Linien des Ortsverkehrs und für Linien ohne Erschliessungsfunktion entrichtet. Die Linien des Fernverkehrs der SBB werden kostendeckend betrieben.
Rollmaterial	Alle Eisenbahnfahrzeuge, d.h. Lokomotiven, Wagen und Triebzüge.
RöVE, „Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr	Siehe Bahnreform 2.1
Service Public	Vom Staatswesen bestellte und bezahlte Dienstleistung, die zum Nutzen der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt wird. Im Zusammenhang mit Service Public wird auch von Grundversorgung gesprochen.
Trassenpreis	Preis, den ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Infrastrukturbetreiberin für die Benützung einer Trasse zu bezahlen hat. Er umfasst den Mindestpreis (Grenzkosten) und einen eventuellen Beitrag an die Deckung der Fixkosten (Deckungsbeitrag). Er kann aus verkehrspolitischen Gründen durch den Bund beeinflusst sein. Die Grundsätze für die Festlegung des Trassenpreises finden sich in der Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122).
Verkehrskonzession	Staatliche Bewilligung und Verpflichtung, einen regelmässigen Personentransport auf einer vorgegebenen Strecke durchzuführen.
Verpflichtungskredit ³	Der Verpflichtungskredit setzt den Höchstbetrag fest, bis zu dem der Bundesrat für ein bestimmtes Vorhaben finanzielle Verpflichtungen eingehen kann. Er wird dann benutzt, wenn die Ausführung eines Vorhabens über das Voranschlagsjahr hinaus Zahlungen verursacht. Das Finanzhaushaltsgesetz nennt die Fälle, in denen ein Verpflichtungskredit einzuholen ist. Entsprechende Begehren werden je nach ihrer Bedeutung den eidgenössischen Räten entweder mit besonderer Botschaft oder mit den Beschlüssen über den Voranschlag und seine Nachträge unterbreitet.
Vollkosten	Die Vollkosten umfassen sämtliche Kosten, die der betreffenden Linie im RPV verrechnet werden. In erster Linie handelt es sich dabei um die Kosten für die Erbringung der Fahrleistung (z.B. Rollmaterialkosten, Fahrpersonalkosten, Energiekosten etc.).
Zahlungsrahmen	Instrument der eidgenössischen Finanzpolitik. Für mehrere Jahre festgesetzter Höchstbetrag für Voranschlagskredite, der vom Parlament genehmigt werden muss.

³ Vgl. http://www.efv.admin.ch/d/themen/finanzpolitik_grundlagen/haushaltssteuerung.php

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Bund und die Kantone finanzieren gemeinsam den regionalen Personenverkehr (RPV). Unter dem RPV wird der öffentliche Personenverkehr innerhalb einer Region verstanden, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen.⁴

Mit in Kraft treten der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG) wurde die Finanzierung des RPV neu geregelt und das Bestellverfahren im RPV eingeführt. Es ist per 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Das Bestellverfahren im RPV ist ein Prozess, an dem der Bund, die Kantone und die konzessionierten Transportunternehmen (KTU) in unterschiedlichen Rollen beteiligt sind. Im Rahmen des Bestellverfahrens gilt es festzulegen, welches Angebot zu welchen Kosten vom Bund und den Kantonen im RPV gemeinsam bestellt wird.

Das Bestellverfahren im RPV wurde im Jahr 2004/2005 einer ersten Evaluation⁵ unterzogen. Zielsetzung der damaligen Evaluation war zu prüfen, ob die Einführung des Bestellverfahrens die Effizienz (Verhältnis Abgeltungsbetrag / Angebot im RPV) verbessert hat. Die Evaluation kam zu Schluss, dass dies grundsätzlich der Fall war.

Seit dieser Evaluation haben sich verschiedene weitere wesentliche Änderungen im RPV ergeben, wie zum Beispiel die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) und die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE). Darüber hinaus wurde festgestellt, dass sich die Finanzierung des RPV beim Bund sowie teilweise auch bei den Kantonen zunehmend schwieriger gestaltet. Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen nicht mehr in jedem Fall aus, um die geplanten ungedeckten Kosten der KTU zu decken. Aufgrund dieser wesentlichen Änderungen im Bestellverfahren und der sich akzentuierenden finanziellen Situation hat das Bundesamt für Verkehr BAV die vorliegende neue Evaluation des Bestellverfahrens im RPV in Auftrag gegeben.

⁴ Vgl. Art. 4 ARPV

⁵ Ecoplan (2005), Evaluation EBG `96. Auswirkungen des Bestellverfahrens gemäss der Eisenbahngesetzrevision von 1996.

1.2 Zielsetzung der Evaluation

Mit der Evaluation werden folgende Zielsetzungen verfolgt::

- Einerseits soll der Ist-Zustand des Bestellverfahrens im RPV mit den Veränderungen, die seit der Evaluation im Jahr 2004/2005 eingetreten sind, analysiert werden.
- Andererseits sollen mögliche Verbesserungen des Bestellverfahrens im RPV im Sinne einer Auslegeordnung herzuleiten, dies als Grundlage für allfällige Vertiefungsarbeiten im Jahr 2014.

Der Schwerpunkt der Evaluation liegt dabei auf der Analyse der Rollen der Akteure Bund, Kantone, Verkehrsverbände und KTU sowie den Anreizen im Bestellverfahren für eine möglichst effiziente und effektive Mittelverwendung im RPV.

1.3 Aufbau des Berichts

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Evaluation zusammen und ist wie folgt aufgebaut:

- In **Kapitel 2** werden der Evaluationsgegenstand – das Bestellverfahren im RPV – und dessen Entwicklungen seit der EGB-Revision 1996 sowie die wesentlichen Rahmenbedingungen zusammengefasst.
- In **Kapitel 3** wird das Evaluationsdesign (Zielsystem, Wirkungsmodell und Methoden) vorgestellt.
- Die **Kapitel 4 bis 5** enthalten die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen aus der Datenauswertung und der Befragung.
- Das **Kapitel 6** enthält eine Auslegeordnung zu Ansätzen für eine Weiterentwicklung des Bestellverfahrens. Diese wurde basierend auf den in den Erhebungen (vgl. Kapitel 4 und 5) ermittelten Herausforderungen definiert.
- Die Ergebnisse der Evaluation werden im **Kapitel 7** im Hinblick auf die eingangs gestellten Evaluationsfragen (vgl. Kapitel 3.2) zusammengefasst. Das Kapitel enthält zudem ein kurzes abschliessendes Fazit.
- Im Anhang A (**Kapitel 8**) sind die für die schriftliche Befragung verwendeten Fragebogen enthalten.

2 Das Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr (RPV)

2.1 Entwicklung der Finanzierung des RPV

2.1.1 Situation vor der Einführung des Bestellverfahrens im RPV

Vor der Revision des EGB, welche am 1. Januar 1996 in Kraft getreten ist, beruhte die Finanzierung des RPV auf einer Vielzahl von gesetzlichen Grundlagen, wobei die Defizite im Wesentlichen im Nachhinein gedeckt wurden (Defizitdeckungsverfahren). Diese historisch gewachsene Fülle an unterschiedlichen Gesetzen hatte zur Folge, dass die Finanzierung des öV in der Schweiz zum Teil sehr verworren und wenig transparent war. SBB, PostAuto und weiteren KTU wurden für die Erbringung von Leistungen im RPV basierend auf den gesetzlichen Grundlagen verschiedene Abgeltungen und Finanzhilfen gewährt. Unter gewissen Umständen war es sogar möglich, dass ein KTU für das Führen eines Regionalzugs zwei verschiedenen Abgeltungen und eine Finanzhilfe (allg. Defizitdeckung) erhielt. Diese undurchsichtige Finanzierung führte zu Intransparenz. Darüber hinaus erschwerte, respektive verunmöglichte das Defizitdeckungsverfahren eine sinnvolle Steuerung, weil immer erst im Nachhinein reagiert werden konnte.

2.1.2 Entwicklungen nach Einführung des Bestellverfahrens im RPV

a) Einführung des Bestellverfahrens und Evaluation des EGB

Mit der Revision des EBG per Anfang 1996 wurde das heutige Bestellverfahren eingeführt. Dieses folgt dem Bestellprinzip und hat die unterschiedlichen Finanzquellen abgeschafft sowie die Ungleichbehandlung zwischen SBB und anderen KTU beseitigt. Darüber hinaus treten seit der Revision des EGB Bund und Kantone gemeinsam als Besteller von sämtlichen Leistungen des RPV auf, unabhängig von der Verkehrsart und dem KTU.

Mit der Evaluation⁶ des EBG im Jahr 2004/2005 wurden die Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens untersucht und abgeklärt, ob die gesetzten verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Ziele des Bestellverfahrens erreicht werden konnten. Folgende Verbesserungsvorschläge ergaben sich aus der damaligen Evaluation unter Vorbehalt einer vertieften Prüfung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit.

- Einführung eines zweijährigen Bestellverfahrens
- Verbesserung des Kennzahlensystems und damit des Benchmarkings für den Vergleich von Offerten sowie systematische Auswertungen der Kosten und Leistungen im RPV in einem mehrjährigen Vergleich

⁶ Ecoplan (2005), Evaluation EBG `96. Auswirkungen des Bestellverfahrens gemäss der Eisenbahngesetzrevision von 1996.

- Klärung der Rechtslage der Ausschreibungen, vermehrte aktive Förderung von Ausschreibungen und des Best-Practice-Austausches zwischen den Kantonen sowie Klärung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund- und Kantonen im Ausschreibungsverfahren
- Elimination von Doppelspurigkeiten im Prüfverfahren von Offerten, insbesondere zwischen BAV und Kantonen
- Systematische Auswertung der Effekte von Ausschreibungen sowie von Fusionen und Kooperationen der KTU

b) Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) strebte die Reduktion der kantonalen Unterschiede (z.B. Güterversorgung und Steuerbelastung) sowie die Steigerung der Effizienz bei der Erfüllung der Staatsaufgaben an. Bezogen auf den RPV sind folgende Punkte im Zusammenhang mit der NFA relevant:

- Die Finanzierung des RPV blieb eine Verbundaufgabe. Insbesondere soll das System – im Interesse einer flächendeckenden, nachhaltigen Verkehrspolitik – die Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes in schwach besiedelten und wirtschaftlich benachteiligten Gebieten sicherstellen.⁷
- Der Finanzierungsanteil des Bundes an den Abgeltungen des RPV wurde von 69% auf neu durchschnittlich 50% reduziert.⁸
- Die pro Kanton bezahlten Bundesbeiträge berücksichtigten nur noch die strukturellen Voraussetzungen. Die Finanzkraft der Kantone wird bei der Berechnung der Bundesbeiträge nicht mehr berücksichtigt.

c) Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (Bahnreform 2.1)

Im Rahmen der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) wurden folgende für den RPV relevanten Änderungen eingeführt:⁹

- Im Jahr 2009 trat das neue Personenbeförderungsgesetz (PBG) in Kraft. Das Gesetz fasst primär Belange zusammen, welche die Personenbeförderung betreffen und zuvor in verschiedenen Gesetzen geregelt waren.
- Daneben wurden mit der Gesetzesrevision folgende Änderungen mit Bezug zum RPV eingeführt:
 - Das Verfahren wurde verbessert, indem die Aufgaben von Bund, Kantonen und KTU klarer geregelt werden.

⁷ Vgl. NFA (2003), Projektgruppe 5 „Regionalverkehr, Niveauübergänge und Verkehrstrennungsmassnahmen“, Schlussbericht zu Händen des Leitorgans, S. 7

⁸ Ebenda

⁹ Vgl. BAV (2011), Revision der öV-Erlasse (RöVE)

- Die Trennung der Besteller von der Eignerrolle wurde vorgegeben. Der Bund richtet Abteilungen nur noch an Unternehmen aus, die eine von den Bestellern unabhängige Rechtspersönlichkeit haben und in deren Verwaltungsrat oder vergleichbarem Organ keine Person Einsitz hat, die direkt am Bestellvorgang beteiligt oder in einer am Bestellprozess beteiligten Verwaltungseinheit tätig ist.¹⁰
- Es wurde die Grundlage für das zwei- statt einjährige Bestellverfahren geschaffen. Mit dem Bestellverfahren für die Fahrplanjahre 2014 und 2015 wird dies erstmals umgesetzt werden.¹¹
- Die KTU konnten neu unter Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen die Gewinne frei verwenden.
- Die SBB und die Privatbahnen wurden bezüglich der Rollmaterialfinanzierung neu gleichbehandelt und können ebenfalls auf Bundesgarantien zurückgreifen.
- Alle KTU konnten von einer Steuerbefreiung¹² profitieren und werden damit den SBB gleichgestellt.

d) Prüfung der Finanzierung des RPV durch die Eidgenössische Finanzkontrolle

2009 hat die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) die Zielsetzungen des Bundes für die Finanzierung des RPV sowie diejenigen Prozesse, welche den wirtschaftlichen Einsatz der Verkehrsabteilungen beeinflussen, geprüft. Bei der Prüfung kam die EFK zu folgenden Schlüssen:¹³

- Eine eindeutige übergeordnete Zielsetzung für eine flächendeckende Grunderschliessung fehlt.
- Anstelle der im Wesentlichen anhand der Teuerung hochgerechneten Kantonsquote (die noch aus der Zeit vor der EGB-Revision stammt und historisch gewachsen ist), sollte für die Steuerung der finanziellen Mittel des Bundes eine Nullbasisbudgetierung¹⁴ angewendet werden.
- Die verfügbaren finanziellen Mittel sollen nach Wirkungsräumen aufgeteilt werden.
- Die Steuerung der finanziellen Mittel sollte künftig auf der Basis einer differenzierten Angebotsstrategie des BAV erfolgen.

¹⁰ Vgl. PBG Art. 29 Abs. 1 Bst. d und e.

¹¹ Die Umsetzung erfolgte erst für die Fahrplanjahre 2014 und 2015, weil zum Zeitpunkt der Lancierung des Bestellverfahrens für das Jahr 2012 keine konkreten Informationen über die ab Januar 2013 geplante Trassenpreiserhöhung und somit über die Erhöhung der Billettpreise fehlten. Dadurch hätten die KTU keine konkreten Offerten erstellen können. Vgl. BAV (2012), Regionaler Personenverkehr: Bestellungen künftig alle zwei Jahre statt jährlich.

¹² Die Steuerbefreiung beschränkt sich auf die Abteilungssparte und ist auf die konzessionierte Sparte (z.B. RPV) beschränkt. Unter die Steuerbefreiung fallen auch Nebenerlöse sowie Nebenbetriebe und Liegenschaften, welche eine Beziehung zur konzessionierten Tätigkeit haben. Vgl. EFD (2011), Besteuerung der konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Kreisschreiben Nr. 35.

¹³ Vgl. EFK (2010), Jahresbericht 2009 der Eidgenössischen Finanzkontrolle über ihre Tätigkeit, S. 13f.

¹⁴ Nullbasisbudgetierung: Methode zur Budgetplanung bei der das Budget von Grund auf neu geplant wird.

- Die Prüfung der Offerten erfolgte nach einheitlichen Prozessen erfolgen basierend auf formalisierten Verfahrensanweisungen. Die Stichproben zeigten nur wenige Linien, die vom BAV mitfinanziert werden, obwohl die vorgegebenen Mindestanforderungen nicht erfüllt wurden. Das Risiko, dass Mittel in den RPV fliessen, welche die gesetzlichen Minimalanforderungen nicht erfüllen, beurteilt die EFK daher als klein.
- Das grösste Risiko stellt aus Sicht der EFK die unwirtschaftliche Leistungserbringung des RPV-Angebotes durch die KTU dar. Das Kennzahlensystem erfüllt grundsätzlich die Voraussetzungen, um eine systematische und vergleichbare Beurteilung der Offerten vorzunehmen. Allerdings
 - muss die Qualität der Daten noch verbessert werden,
 - sollte die Anzahl der Kennzahlen reduziert werden,
 - sollte die Prüfung risikoorientiert ausgestaltet werden.
- Das Bestellverfahren zwischen KTU, Kantonen und Bund soll vereinfacht werden, ohne dabei die Oberaufsicht des BAV infrage zu stellen.

Basierend auf dem Ergebnis dieser Prüfung hat das BAV die Berechnung der Kantonsquoten angepasst, sodass

- in einem ersten Schritt die Quoten anhand des Mittelwachstums der Bundes für den RPV jährlich angepasst werden.
- in einem zweiten Schritt die nicht verwendeten Mittel basierend auf dem effektiven Mittelbedarf auf die einzelnen Kantone verteilt werden.

e) Ausblick: Zweiter Schritt der Bahnreform 2 (Bahnreform 2.2)

Mit dem Inkrafttreten des zweiten Schritts der Bahnreform 2 (Bahnreform 2.2) werden folgende Änderungen im RPV eingeführt:

- Die Ausschreibungen im Busbereich werden gesetzlich verankert. Im Bahnbereich sind Ausschreibungen nach wie vor nicht zwingend. Der bereits bestehende ausführliche Leitfaden erhält damit eine fundierte gesetzliche Grundlage.
- Das BAV erhält den Auftrag bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30% die Umstellung von Bahn auf Busbetrieb zu prüfen, sobald Rollmaterialneubeschaffungen anstehen.

Diese im Juni 2013 respektive im Dezember 2012 eingeführten Bestimmungen sind nicht Bestandteil der Evaluation. Bestandteil der Evaluation ist das im nachfolgenden Abschnitt beschriebene bestehende Bestellverfahren im RPV inkl. der relevanten Rahmenbedingungen.

2.2 Bestehendes Bestellverfahren im RPV

2.2.1 Gesetzliche Grundlagen des Bestellverfahrens im RPV

Das Bestellverfahren im RPV stützt sich auf folgende gesetzliche Grundlagen:

- Bundesgesetz über die Personenbeförderung [PBG, SR 745.1]
- Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs [ARPV, 745.16]
- Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV, SR 742.122]
- Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV-BAV, SR 742.122.4]
- Fahrplanverordnung [FPV, SR 745.13]
- Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen [RKV, SR 742.221]

2.2.2 Chronologischer Ablauf des Bestellverfahrens im RPV

Nachfolgend ist der Ablauf des Bestellverfahrens im RPV chronologisch dargestellt.

Abbildung 2-1: Chronologischer Überblick über das Bestellverfahren im RPV

Termin vor/nach Beginn der Fahrplanperiode 1	Rechtsgrundlage	Tätigkeit
18 Monate vor Beginn der Fahrplanperiode 1		Finanzplan des Bundesrates liegt vor
18 Monate	Art. 20 NZV	Der im Rahmen des Trassenpreises im konzessionierten Personenverkehr auf der Schiene zu bezahlende Deckungsbeitrag wird bekannt gegeben. (Der Deckungsbeitrag ist ein Element des Trassenpreises, womit die Netzbenutzerinnen über den Mindestpreis (Grenzkosten) hinaus einen Anteil an die ungedeckten Kosten der Infrastruktur entrichten.)
18 bis 12 Monate	Art. 12 Abs. 3 ARPV	Die Kantone legen das für die Fahrplanperioden zu bestellende Angebot fest.
12 Monate	Art. 16 ARPV	Nach Konsultation mit dem BAV informieren die Kantone die KTU über die für den RPV bereitgestellten Mittel und fordern sie zur Offertstellung auf. Sie teilen den KTU gleichzeitig mit, wie das Angebot verändert werden soll.
8 Monate	Art. 17 ARPV	Spätester Termin für die Einreichung der Offerten

8 – 0 Monate	Art. 18 Abs. 1 und 2 ARPV	Die Kantone prüfen die Offerten unter Einbezug des Kennzahlensystems im RPV und Verhandlungen mit den KTU. Falls es erhebliche Abweichungen von den durchschnittlichen Kennzahlen der übrigen KTU gibt, die die von dem jeweiligen KTU nicht hinreichend begründet werden können, können die Kantone eine Prüfung durch das BAV verlangen. In der Praxis wurde nie so formell vorgegangen. I.d.R. prüft das BAV die Offerten parallel zu den Kantonen unabhängig davon, ob die Kantone eine Prüfung durch das BAV wünschen oder nicht.
8-0 Monate	Art. 18 Abs. 3 ARPV	Allfällige Prüfung der Offerten durch das BAV. Das BAV hört bei der Prüfung die beteiligten Kantone und die betroffenen KTU an und berücksichtigt bei der Prüfung insbesondere unterschiedliche Finanzierungskosten der Investitionen. Falls sich die abweichenden Kennzahlen nicht rechtfertigen lassen, wird das KTU zu einer Anpassung der Offerte an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer KTU aufgefordert.
6 Monate		Voranschlag für das Budget des Bundesrates für das Budget des entsprechenden Fahrplanjahres liegt vor (unter Vorbehalt der Genehmigung durch National- und Ständerat).
6 Monate		Definitive Festlegung des Angebots für die Fahrplanperiode
6 Monate	Art. 11 NZV	Abgestimmt auf das offizielle Fahrplanverfahren erfolgt die definitive Trassenbestellung für die Fahrplanperiode
0		(Voraussichtlich) Genehmigung des Voranschlags 2014 des Bundes durch National- und Ständerat
0	Art. 18 Abs. 1 ARPV	Definitive Festlegung der Abgeltungen und des Angebotes sowie Abschluss der Angebotsvereinbarungen. Falls die Angebotsvereinbarungen noch nicht abgeschlossen werden konnten, erfolgt eine Bestätigung durch das BAV, dass die Angebote bestellt werden können.
0		Fahrplanwechsel: Beginn Fahrplanperiode 1
6 Monate nach Beginn der Fahr- planperiode 1	Art. 28 Abs 4 PBG	Zusatzbestellungen Kantone für allfällige kurzfristige Angebotsanpassungen
6 Monate	Art. 11 NZV	Definitive Trassenbestellung für das Jahr 2015
12 Monate		Fahrplanwechsel: Beginn Fahrplanperiode 2
In Anlehnung an:	BAV (2013), Wegleitung für das zweijährige Bestellverfahren 2014/2015 im regionalen Personenverkehr RPV, S. 3	

2.2.3 Zuständigkeiten im Rahmen des Bestellverfahren RPV

Grundsätzlich führen die Kantone und das BAV das Bestellverfahren gemeinsam durch und koordinieren ihre Tätigkeiten.¹⁵ Nachfolgend werden die unterschiedlichen Zuständigkeiten im Rahmen des Bestellverfahrens erläutert.

a) Aufgaben des Bundesamts für Verkehr

Das BAV ist massgeblich für das Setzen der Rahmenbedingungen, die Koordination von übergeordneten Themen sowie die Lösung von Konflikten zuständig. Dies sind die wesentlichen Aufgaben des BAV:

- Prüfung nach Anhörung der Kantone, ob die Voraussetzungen für eine gemeinsame Abgeltung der Linie erfüllt sind.¹⁶
- Zuteilung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Fortschreibung der bisherigen Leistungen¹⁷
- Festlegung der Termine der einzelnen Phasen des Bestellverfahrens unter Berücksichtigung der Zeit, welche für die kantonalen Entscheidverfahren notwendig sind.¹⁸
- Unterstützung der Kantone bei der Offertprüfung mittels Kennzahlenvergleich¹⁹ sowie eigenständige Prüfung von Offerten, sofern dies von den Kantonen gewünscht wird und die Kennzahlen der Offerte unbegründet erheblich von den Kennzahlen vergleichbarer Unternehmen abweichen.²⁰
- Einrichtung eines schweizweit einheitlichen Kennzahlensystems zur Messung der Qualität der Leistungserbringung²¹
- Beachtung der Gesamtkoordination des öV²²
- Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Kantonen um die Zuständigkeit bei der Bestellung von kantonsübergreifenden Linien²³
- Festlegung des Zinssatzes für die Verzinsung des Eigenkapitals²⁴

¹⁵ Vgl. Art. 12 ARPV

¹⁶ Vgl. Art. 6 Abs.4 ARPV

¹⁷ Vgl. Art. 14 Abs. 2 ARPV

¹⁸ Vgl. Art. 11 Abs. 3 ARPV

¹⁹ Vgl. Art. 12 Abs. 2 ARPV

²⁰ Vgl. Art. 18 Abs. 2 und 3 ARPV

²¹ Vgl. Art. 12 Abs. 4 ARPV

²² Vgl. Art. 12 Abs. 5 ARPV

²³ Vgl. Art. 12 Abs. 2 ARPV

²⁴ Vgl. Art. 15 Abs. 2 ARPV

b) Aufgaben der Kantone

Die Kantone sind insbesondere für die Ausgestaltung des RPV im Rahmen der vom Bund festgelegten Rahmenbedingungen verantwortlich (Subsidiaritätsprinzip). Folgende Aufgaben werden im Wesentlichen von den Kantonen wahrgenommen:

- Festlegung des Angebotes unter Anhörung der interessierten Kreise²⁵
- Koordination der Bestellung bei kantonsübergreifenden Linien²⁶
- Aufforderung der KTU zur Offertstellung²⁷
- Offertprüfung, Verhandlung mit den KTU sowie Überprüfung der Leistungsqualität²⁸

c) Aufgaben von Bund und Kantonen

- Bewilligung von Investitionen²⁹
- Bewilligung der Eigenkapitalverzinsung³⁰
- Koordination von Fahrplanverfahren und Bestellverfahren³¹
- Abschluss der Angebotsvereinbarung³²
- Abschluss von Zielvereinbarungen³³

d) Aufgabe der konzessionierten Transportunternehmen

Den KTU obliegt die Ausarbeitung und fristgerechte Einreichung der Offerten und die effiziente Erbringung der Leistungen.

2.2.4 Rahmenbedingungen

Das Bestellverfahren im RPV wird unmittelbar von drei Rahmenbedingungen beeinflusst.³⁴ Es sind dies:

- die verfügbaren Finanzmittel
- das basierend auf den Abgeltungsvoraussetzungen und der Nachfrage zu finanzierende Angebot

²⁵ Vgl. Art. 11 Abs. 3 ARPV

²⁶ Vgl. Art. 12 Abs. 2 ARPV

²⁷ Vgl. Art. 16 Abs. 1 ARPV

²⁸ Vgl. Art. 12 Abs. 3 ARPV

²⁹ Vgl. Art. 19 Abs. 1 ARPV

³⁰ Vgl. Art. 15 Abs. 1 ARPV

³¹ Vgl. Art. 11 Abs. 3 ARPV

³² Vgl. Art. 21 Abs. 1 ARPV

³³ Vgl. Art. 24 Abs. 1 ARPV

³⁴ In Abgrenzung zum in Kapitel 3.3 werden hier nur die unmittelbar wirksamen Rahmenbedingungen dargestellt.

- die Effizienz der konzessionierten Transportunternehmen (KTU), welche die Kosten des öV-Angebotes beeinflusst

a) Verfügbare Finanzmittel für den Regionalen Personenverkehr

Bund und Kantone finanzieren den RPV gemeinsam:

- Die für den RPV zur Verfügung stehenden Finanzmittel werden vom Bundesrat nach Konsultation des BAV in der mehrjährigen Finanzplanung und im Entwurf für den jährlichen Voranschlag eingestellt.³⁵ Die eingestellten Finanzmittel geben den Kantonen den finanziellen Rahmen bezüglich der Bundesbeteiligung an den Abgeltungen für den RPV vor.
- Die von den Kantonen zur Verfügung gestellten Finanzmittel werden gemäss den kantonalen Gesetzgebungen budgetiert.

In den vergangenen Jahren konnte der Bund die Vorgabe „50% der Kosten der gemeinsam bestellten Angebote“ nicht vollständig einhalten. In einigen Kantonen kam es zu einer Überschreitung der Kantonsquote, sodass die Kantone einen Teil der Abgeltungen ohne Mitbeteiligung des Bundes finanzieren mussten. Im Jahr 2013 zeichnet sich eine Finanzierungslücke in der Höhe von rund 3.5% (30 Mio. CHF bei einem Gesamtbudget von 857 Mio. Franken) ab. Aufgrund der vorliegenden Mittelfristpläne muss davon ausgegangen werden, dass die ungedeckten Kosten die verfügbaren finanziellen Mittel auf Bundesebene auch in der Fahrplanperiode 2014/2015 übersteigen.³⁶

Eine Finanzierungslücke zeigt sich auch in einigen Kantonen, wo die ungedeckten Kosten des RPV nicht durch die budgetierten Finanzmittel gedeckt werden können.

b) Abgeltungsvoraussetzungen

Die Abgeltungsvoraussetzungen bestimmen, welche Angebote finanziert werden müssen:³⁷

- Erschliessungsfunktion: Die Linie verbindet das übergeordnete öV-Netz mit einer Ortschaft³⁸. Falls eine Linie bereits erschlossene Ortschaften bedient, muss sie eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung darstellen.
- Überwiegend schweizerischer Verkehr
- Ganzjähriger Betrieb

³⁵ Vgl. Art. 14 Abs. 1 ARPV

³⁶ Vgl. BAV (2013), Regionaler Personenverkehr. Nicht finanzierte Kosten 2013 und Konsequenzen für die Fahrplanperiode 2014/2015. Schreiben an die Kantone vom 4. Februar 2013.

³⁷ Vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. a-g ARPV

³⁸ Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen in zusammenhängenden Bauzonen, traditionellen Streusiedlungen und Talschaften in Berggebieten, die von einem zentralen Punkt aus erschlossen werden. Vgl. Art. 5 Abs. 2 VPB

- Minimale Wirtschaftlichkeit:³⁹
 - Busse mit Grunderschliessung: Kostendeckungsgrad mindestens 10%
 - Übrige Bus- und Bahnlinien: Kostendeckungsgrad mindestens 20%
- Erfüllung der Vorgaben zur Qualität und Sicherheit des Verkehrsangebotes sowie zur Stellung der Beschäftigten
- Gewährleistung des direkten Verkehrs⁴⁰

Der Umfang (Anzahl Kurspaare) des Angebotes wird anhand der Nachfrage bestimmt.⁴¹

c) Konzessionierte Transportunternehmen

Die Einflussgrössen der KTU sind die Kosten der Erbringung des öV sowie die Tarife, die dem Kunden für diese Leistung berechnet werden:

- Die KTU bestimmen über ihre Kostenstruktur und ihre Effizienz die Kosten, die für das öV-Angebot anfallen.
- Die KTU haben die Tarifhoheit und können damit die Einnahmen aus dem Betrieb des öV-Angebotes (Fahrkartenverkauf) beeinflussen. Die Tarifhoheit der einzelnen KTU wird eingeschränkt durch die Vorgaben eines Tarifverbundes und der rechtlichen Verpflichtung des direkten Verkehrs. Die Tarife für den direkten Verkehr und der Verkehrsverbände regeln die Transportunternehmen unter sich, wobei die Tariferhöhungen jeweils vom Preisüberwacher kritisch beurteilt werden.⁴² Bei der Festlegung der Tarife hat die SBB ein Vortrecht im direkten Verkehr, was den Einfluss von kleinen KTU stark beschränkt.

Die Differenz zwischen den Kosten für die Leistungserbringung und den Einnahmen aus dem Betrieb stellen schlussendlich den von den Bestellern zu finanzierende Abgeltungsbedarf dar.

³⁹ Vgl. BAV (2010), Richtlinien minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), S. 2

⁴⁰ Als direkter Verkehr gilt die durchgehende Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei oder mehreren Transportunternehmen aufgrund eines einzigen Transportvertrags und eines gemeinsamen Tarifes (für die ganze Strecke muss nur ein Billet gelöst werden)

⁴¹ Vgl. Art. 7 Abs. 2 ARPV.

⁴² Vgl. Beispielsweise die Website des Preisüberwachers zum öV:
<http://www.preisueberwacher.admin.ch/themen/00019/00027/index.html?lang=de>

3 Evaluationsdesign

3.1 Zielsystem

Mit dem Bestellverfahren im RPV sollen grundsätzlich zwei Zielsetzungen erreicht werden:

- Einerseits soll ein bedürfnisgerechtes öV-Angebot im RPV bereitgestellt werden. Dieses soll sich an der Nachfrage orientieren, eine angemessene Grunderschliessung sicherstellen sowie Anliegen der Regionalpolitik, der Raumordnungspolitik, des Umweltschutzes sowie von Behinderten berücksichtigen.
- Andererseits soll das Angebot langfristig bezahlbar sein, sprich das Verhältnis der Abgeltung zu den öV-Leistungen soll in einem guten Verhältnis stehen und der von den Bestellern gewünschte Ausbau des Angebotes soll finanzierbar sein.

3.2 Evaluationsfragen

Die Evaluation des RPV gemäss Vorgabe des BAV als Auftraggeber beinhaltet Analysen auf zwei Untersuchungsebenen:

- Durchführen einer Analyse des bestehenden Bestellverfahrens im RPV, wobei der Fokus auf die Rollen von Bund und Kantonen im Verkehrssystem Schweiz zu legen ist.
- Herleiten einer Auslegeordnung der Optimierungsmöglichkeiten im Bestellverfahren des RPV.

Die nachfolgende Abbildung enthält die Evaluationsfragen und priorisiert sie bezüglich deren Relevanz.⁴³ Die Prioritätenordnung gibt einen ersten Hinweis über die Tiefe, mit der die einzelnen Fragestellungen angegangen werden sollen. Auf die Beantwortung von Fragen mit hoher Priorität (A) legt die Evaluation ein grosses Gewicht, während Fragen mit tiefer Priorität (C) nur am Rande untersucht werden.

⁴³ Die Priorisierung der Fragen wurden vom BAV vorgegeben.

Abbildung 3-1: Evaluationsfragen und Prioritäten

Evaluationsfrage	Priorität
Fokus Verkehrssystem:	
Analyse der Rollen und der Entwicklungen des Bestellverfahrens im RPV:	
1a – Welche Rolle nehmen die Akteure Kantone, Bund und KTU heute ein? Gibt es Unklarheiten oder Konflikte zwischen den Akteuren?	A
– Wie haben sich die Rollen der Akteure Kantone, Bund und KTU in den letzten 10 Jahren im Bestellverfahren des RPV entwickelt, unter Berücksichtigung der in diesem Zeitraum geänderten Rahmenbedingungen?	C
1b – Wie haben sich die Bestellverfahren in ausgewählten Kantonen entwickelt?	A
– Wie wirkten sich die Rahmenbedingungen, wie Finanzkraft der Kantone, Sparmassnahmen oder innerkantonale Strukturen auf das Bestellverfahren aus? Durch welche Aktivitäten prägten die Kantone die Landschaft des RPV?	
1c – Wie hat sich die Landschaft der Transportunternehmen in den letzten Jahren verändert?	C
Fokus Input und System BAV:	
Wie sind die Rahmenbedingungen (rechtliche Grundlagen, Vorgaben, Kostenmodell etc.) im Bestellverfahren für den RPV zu bewerten?	
2a – Welche Anreize bestehen im Bestellverfahren für den Bund, die Kantone und die Transportunternehmen? Tragen die gesetzten Anreize zu einer möglichst effizienten und effektiven Mittelverwendung im RPV bei? ¹	A
– Welche Teile des Bestellverfahrens haben sich aus Sicht der beteiligten Parteien effektiv bewährt und welche nicht? Aus welchen Gründen haben sie sich bewährt resp. nicht bewährt?	
2b – Welchen Einfluss kann das BAV auf die Bestellmenge und -qualität im RPV nehmen?	B
– Hat sich der Einfluss durch den NFA oder andere Ursachen verändert? Falls ja, mit welchen Auswirkungen?	C
2c – Wie sind die Infrastrukturplanung und die Angebotsplanung im RPV aufeinander abgestimmt? Besteht dabei Zielkonvergenz oder ein Zielkonflikt? Im Fokus der Analyse stehen insbesondere, Angebotsplanung, Mittelfristplanung, Mittelbedarf, Budget und Tarif.	B
Gibt es Möglichkeiten, das Bestellverfahren des RPV weiter zu optimieren?	
2d – Tut das BAV das Nötige und Richtige, im richtigen Mass, um das Ziel eines effizienten und effektiven Service Public bereitzustellen? Bestehen Lücken und Empfehlungen für die Behebung?	A
2e – Auf welcher Ebene bewegen sich diese Empfehlungen für die Behebung (Gesetze / Normen, Verfahren, Genehmigung, Betrieb)?	B
2f – Können die erkannten Probleme innerhalb des bestehenden Systems gelöst werden „Evolution“ des Systems? Oder liegen die Probleme am System selber, sodass dieses vollständig abgelöst oder die Rollenteilung komplett geändert werden muss („Revolution“)	C
– Wie können Rahmenbedingungen ausgenutzt oder ausgestaltet werden, damit allfällig bestehende Lücken geschlossen werden? Welche Massnahmen könnten eine optimalere Steuerung des Angebotes im RPV durch den Bund sicherstellen?	
2g – Wie könnten relevante Akteure zielführender einbezogen bzw. besser gesteuert werden? Auf welcher Ebene bewegen sich diese Massnahmen?	C

¹ Die effiziente und effektive Mittelverwendung ist insbesondere hinsichtlich folgender Punkte zu beurteilen: Nachfrageorientierung, Sicherstellung Grunderschliessung und verwendeter Finanzierungsanteil. Effizienz bedeutet dabei: gut und bezahlbar. Effektiv bedeutet, dass die Leistungen gemäss den Bedürfnissen angeboten werden.

Prioritäten: A = Hoch, B = Mittel, C = Tief

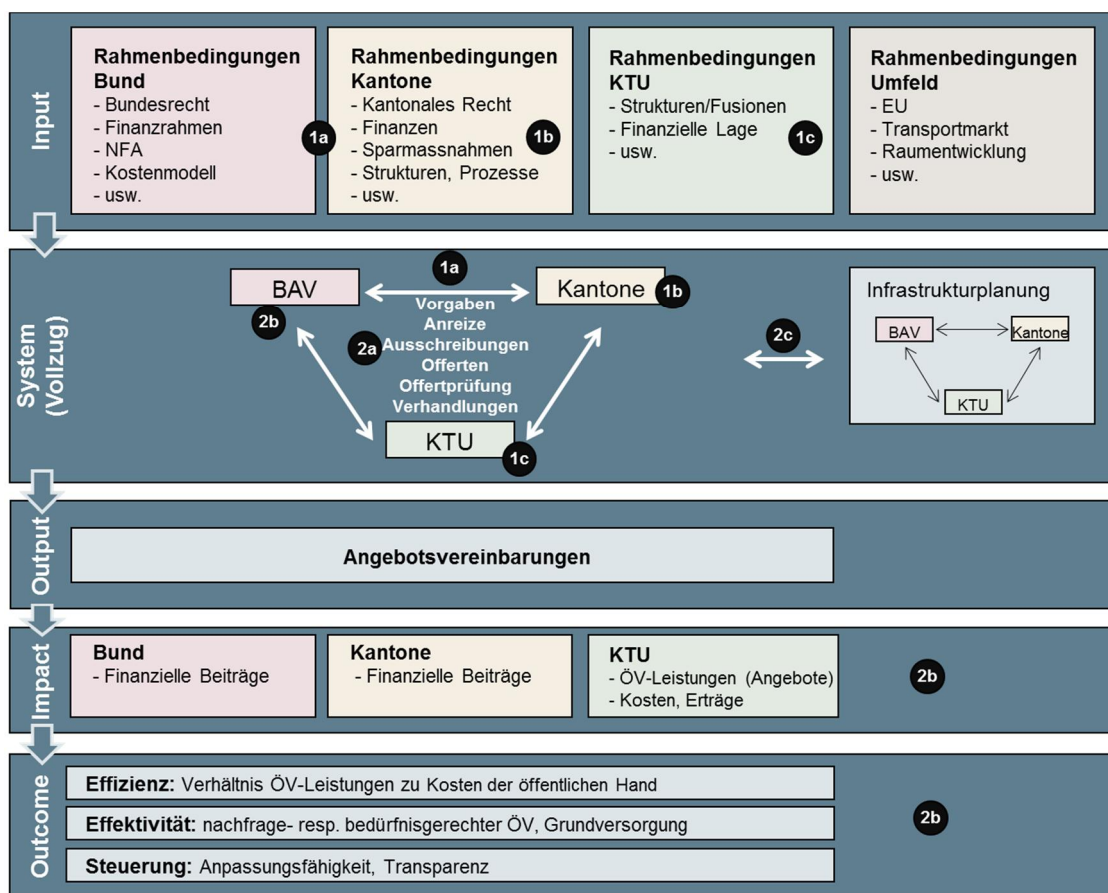
3.3 Wirkungsmodell

Das Wirkungsmodell gemäss Abbildung 3-2 zeigt die Wirkungszusammenhänge zwischen dem Input und der Zielgrösse (Outcome) ab. Die einzelnen Elemente lassen sich wie folgt beschreiben:⁴⁴

- **Input:** Unter dem Input werden die Rahmenbedingungen für das Bestellverfahren im RPV verstanden. Dies sind beispielsweise:
 - die Raumentwicklung
 - die rechtlichen Grundlagen,
 - die Entwicklungen in Europa,
 - der Finanzrahmen,
 - die verfügbaren Datengrundlagen.Dabei werden im Modell die verschiedenen Ebenen Bund, Kantone und KTU unterschieden.
- **System (Vollzug):** Unter dem System verstehen wir das Bestellverfahren und die damit verbundene Interaktion zwischen den Akteuren (Bund, Kantone und KTU), die aufgrund von Vorgaben und Weisungen, allfälliger Ausschreibungen, der Prüfung von Offerten und den anschliessenden Verhandlungen entsteht. Auch unter dem System zusammengefasst ist die Infrastrukturplanung, die sich ebenfalls auf das Bestellverfahren auswirkt.
- **Output:** Der Output des Bestellverfahrens sind die mit den KTU abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen.
- **Impact:** Die direkte Wirkung der Angebotsvereinbarung sind die ÖV-Leistungen im RPV, die Kosten der KTU sowie die finanziellen Beiträge des Bundes und der Kantone.
- **Outcome:** Die Zielgrösse ist das ÖV-Angebot. Dabei interessieren besonders:
 - die Effizienz (Verhältnis der ÖV-Leistungen zu den Kosten der öffentlichen Hand),
 - die Effektivität (Nachfrage- resp. Bedürfnisgerechtigkeit des ÖV-Angebotes, Berücksichtigung der Anliegen der Grundversorgung) und
 - die Steuerbarkeit (Anpassungsfähigkeit und Transparenz)

⁴⁴ Dabei haben wir die durch das BAV verwendete Terminologie übernommen. In der Evaluationsliteratur gibt es verschiedene Terminologien: Teilweise wird der „Input“ eher als „Konzept“ bezeichnet, das „System“ eher als „Vollzug“ und die Begriffe „Impact“ und „Outcome“ werden oft gerade umgekehrt verwendet.

Abbildung 3-2: Wirkungsmodell mit Evaluationsfragen



Hinweis: Siehe zu den Nummern die Evaluationsfragen in Abbildung 3 1; Fragen 2d bis 2g betreffen das Gesamtsystem und sind daher nicht eingezeichnet.

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an BAV (2013), Evaluation Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr RPV. Pflichtenheft, S. 6.

3.4 Arbeitshypothesen

Die nachfolgenden Arbeitshypothesen werden aus den in Abschnitt 3.2 erläuterten Evaluationsfragen abgeleitet und sollen helfen, den Fokus der Evaluation zu schärfen und die Konzeption des Fragebogens zu unterstützen. Sie sind als Thesen zu verstehen, die im Rahmen der Evaluation überprüft werden. Die Hypothesen basieren auf der Diskussion mit Mitgliedern der Begleitgruppe und dem Auftraggeber. Neben den Hypothesen zeigt die Abbildung auch die Zuordnung der Hypothesen zu den Evaluationsfragen.

Arbeitshypothese	Evaluationsfragen
Hypothesen zum Bestellverfahren im Allgemeinen:	
– Das Bestellverfahren hat sich trotz der Umsetzung verschiedener Modifikationen in der Vergangenheit nur teilweise bewährt.	2a
– Die Mittel der öffentlichen Hand konnten, trotz stetiger Erhöhung in den letzten Jahren, die Kosten der politisch geforderten/beschlossenen Angebotsverbesserungen nicht vollständig decken. Dies liegt einerseits daran, dass die Angebots- und die Finanzplanung nicht gut genug aufeinander abgestimmt sind. Andererseits ist es darauf zurückzuführen, dass die erstellten Mittelfristplanungen der KTU über vier Fahrplanperioden nicht ausreichen oder nicht genau genug sind (z.B. hinsichtlich Investitionsfolgekosten), um sicherzustellen, dass vom Bund und den Kantonen genügend Finanzmittel für das bestellte Angebot und die Erneuerung des Rollmaterials zur Verfügung stehen.	2a
Hypothesen zu den einzelnen Akteuren und ihren Rollen:	
– Die Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen ist für alle Akteure grundsätzlich klar.	1a
– Die Steuerungsmöglichkeiten des BAV sind hinsichtlich Angebotsplanung und deren Finanzierungskonsequenzen gering. Wenn sich das Angebot an der Nachfrage orientiert und die Bedingungen gemäss Art. 6 und 7 ARPV erfüllt sind, ist der Bund verpflichtet, seinen vorgesehenen Kostenanteil zu übernehmen. Wenn dadurch die Abgeltungen stärker steigen als die dafür vorgesehenen Finanzmittel, ist der Bund genötigt, die entstehenden Kosten zu bezahlen.	2b (1a)
– Der Gestaltungsspielraum der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens hat sich seit dem Jahr 2005 erhöht. Insbesondere hat der Kanton grossen Einfluss auf die Ausgestaltung des Angebots im RPV.	1a
– Die Kantone nehmen ihre Rolle weiterhin sehr unterschiedlich wahr. Bei einem Teil der Kantone könnte die Effizienz der Prozesse und die Effizienz der bestellten Angebote noch erhöht werden.	1a, 1b
– Einige Kantone (insbesondere Kantone mit hohem Bundesanteil) haben aufgrund der Bundesbeiträge weiterhin einen gewissen Anreiz, in hohem Umfang RPV-Leistungen zu bestellen respektive möglichst viele Leistungen dem RPV anzurechnen, da sie die entsprechenden Abgeltungen nur zum Teil bezahlen. Dieser mit fast jeder Verbundaufgabe einhergehende – Nachteil verstärkt das Spannungsfeld zwischen knappen Mitteln und hohen Ansprüchen ans ÖV-Angebot. Bei Kantonen mit einem Finanzierungsanteil des Bundes von weniger als 50% besteht dieser Anreiz weniger.	2a
– Die Anzahl KTU hat sich seit der letzten Evaluation weiter verringert.	1c
– Der Anteil der KTU mit hohem Fremdfinanzierungsanteil ist in den letzten Jahren gestiegen. Dadurch hat sich auch der Zinsaufwand im Verhältnis zum Gesamtaufwand erhöht. Der Grund dafür ist, dass die KTU zu wenig Eigenkapital bilden können, um sich selber zu finanzieren.	1c
– Das Bestellverfahren schränkt den unternehmerischen Handlungsspielraum der KTU übermässig ein.	2a
Hypothesen zum Ablauf des Bestellverfahrens	
– Die Vergleichbarkeit und die Transparenz der Offerten haben sich verbessert. Die von den KTU in den Offerten gewährte Datentransparenz (Kosten, Leistungen) bleibt trotz grosser Fortschritte noch immer verbesserungswürdig.	2a, 2b, 1a

Arbeitshypothese	Evaluationsfragen
– Zwischen den Transportunternehmen und den Bestellern (Kanton) bestehen insbesondere bei der Bahn grosse Informationsasymmetrien. Dies erschwert die Beurteilung der Offerten durch die Kantone und eine auf Effizienz ausgerichtete Steuerung des RPV.	2a, 2b, 1a
– Andererseits konnten nicht zuletzt dank des Bestellverfahrens bedeutende Effizienzsteigerungspotenziale ausgeschöpft werden. In vielen Fällen lässt sich ohne Angebots- oder Lohnabbau nicht mehr sparen.	2a, 2b
– Das Bestellverfahren für die mehr als 1'000 einzelnen Linien führt bei allen Beteiligten zu einem hohen Aufwand.	2a
– Das Bestellverfahren gibt den Transportunternehmen zu wenig Planungssicherheit, weil Investitionsentscheidungen (z.B. Beschaffung von neuem Rollmaterial) zeitlich häufig vor der definitiven Angebotsvereinbarung getroffen werden müssen. Darüber hinaus gilt die Angebotsvereinbarung nur für eine Fahrplanperiode. Danach steht sie unter Vorbehalt der Budgetgenehmigung durch die eidgenössischen Räte und die kantonalen Instanzen.	2a
Hypothesen zur Koordination mit der Infrastrukturplanung	
– Bei der Infrastrukturplanung werden mit FABI zwar die Folgekosten für den Betrieb der Infrastrukturen berücksichtigt. Weiterhin ein in der Planung teilweise vernachlässigter Punkt sind jedoch die Folgekosten des Infrastrukturausbaus, welche für die zusätzlichen Angebote sowie allenfalls höhere Trassenpreise im RPV entstehen.	2c

3.5 Vorgehen und Methoden

Abbildung 3-3 zeigt, welche Methoden für die Beantwortung der einzelnen Evaluationsfragen angewendet werden. Für die Beantwortung der Fragen kann aufgrund der Vielfalt der Fragen, welche unterschiedliche Bereiche des Bestellverfahrens beleuchten, nicht nur eine Methode angewendet werden. Die wichtigsten Evaluationsfragen werden mit den folgenden Methoden beantwortet.

- Auswertung der Daten des BAV (D)
- Befragungen (B):
 - Befragung des Bundes (mündlich)
 - Befragung der Kantone (schriftlich)
 - Befragung der KTU (schriftlich)
- Workshop (W) für die Validierung und Priorisierung von Vorschlägen zur Optimierung des Bestellverfahrens

Abbildung 3-3: Evaluationsfragen und Methoden

Evaluationsfrage	Methoden
Fokus Verkehrssystem:	
Analyse der Rollen und der Entwicklungen des Bestellverfahrens im RPV:	
1a – Welche Rolle nehmen die Akteure Kantone und Bund heute ein? Gibt es Unklarheiten oder Konflikte zwischen den Akteuren? – Wie haben sich die Rollen der Akteure Kantone und Bund in den letzten 10 Jahren im Bestellverfahren des RPV entwickelt, unter Berücksichtigung der in diesem Zeitraum geänderten Rahmenbedingungen?	B
1b – Wie haben sich die Bestellverfahren in ausgewählten Kantonen entwickelt? – Wie wirkten sich die Rahmenbedingungen, wie Finanzkraft der Kantone, Sparmassnahmen oder innerkantonale Strukturen auf das Bestellverfahren aus? Durch welche Aktivitäten prägten die Kantone die Landschaft des RPV?	D
1c – Wie hat sich die Landschaft der Transportunternehmen in den letzten Jahren verändert?	D/B
Fokus Input und System BAV:	
Wie sind die Rahmenbedingungen (rechtliche Grundlagen, Vorgaben, Kostenmodell etc.) im Bestellverfahren für den RPV zu bewerten?	
2a – Welche Anreize bestehen im Bestellverfahren für den Bund, die Kantone und die Transportunternehmen? Tragen die gesetzten Anreize zu einer möglichst effizienten und effektiven Mittelverwendung im RPV bei? – Welche Teile des Bestellverfahrens haben sich aus Sicht der beteiligten Parteien effektiv bewährt und welche nicht? Aus welchen Gründen haben sie sich bewährt resp. nicht bewährt?	B B
2b – Welchen Einfluss kann das BAV auf die Bestellmenge und -qualität im RPV nehmen? – Hat sich der Einfluss durch den NFA oder andere Ursachen verändert? Falls ja, mit welchen Auswirkungen?	B
2c – Wie sind die Infrastrukturplanung und die Angebotsplanung im RPV aufeinander abgestimmt? Besteht dabei Zielkonvergenz oder ein Zielkonflikt? Im Fokus der Analyse stehen insbesondere, Angebotsplanung, Mittelfristplanung, Mittelbedarf, Budget und Tarif.	B
Gibt es Möglichkeiten um das Bestellverfahren des RPV weiter zu optimieren?	
2d – Tut das BAV das Nötige und Richtige, im richtigen Mass, um das Ziel eines effizienten und effektiven Service Public bereitzustellen? Bestehen Lücken und Empfehlungen für die Behebung?	D/B /W
2e – Auf welcher Ebene bewegen sich diese Empfehlungen für die Behebung (Gesetze / Normen, Verfahren, Genehmigung, Betrieb)?	B/ W
2f – Können die erkannten Probleme innerhalb des bestehenden Systems gelöst werden „Evolution“ des Systems? Oder liegen die Probleme am System selber, sodass dieses vollständig abgelöst oder die Rollenteilung komplett geändert werden muss („Revolution“) – Wie können Rahmenbedingungen ausgenutzt oder ausgestaltet werden, damit allfällig bestehende Lücken geschlossen werden? Welche Massnahmen könnten eine optimālere Steuerung des Angebotes im RPV durch den Bund sicherstellen?	B/ W
2c – Wie könnten relevante Akteure zielführender einbezogen bzw. besser gesteuert werden? Auf welcher Ebene bewegen sich diese Massnahmen?	B/ W

Methoden: B = Befragung; D = Datenauswertung; W = Workshop

4 Datenauswertungen

Mit dem folgenden Kapitel soll ein Gesamtüberblick über die wichtigsten Kenngrößen des RPV und deren Entwicklung geschaffen werden. Dabei interessiert die Entwicklung folgender Aspekte:

- Angebot
- Nachfrage
- Auslastung des Angebotes
- Effizienz der Leistungserbringung (Produktivität)
- Abgeltungen und Finanzierung des RPV

Für einen einfachen Einstieg in das Thema ist in Abschnitt 4.1 ein Überblick über die wesentlichen Ergebnisse enthalten. Die ausführlichen Angaben zu den Datengrundlagen sowie die detaillierten Auswertungen der Daten werden anschliessend in den Abschnitten 4.1 bis 4.7 thematisch geordnet präsentiert. Die Schlussfolgerungen, welche im Hinblick auf das Bestellverfahren im RPV gezogen werden können, werden am Ende des Kapitels in Abschnitt 4.8 dargestellt.

Bei der Interpretation der nachfolgenden Ergebnisse ist Folgendes zu beachten:

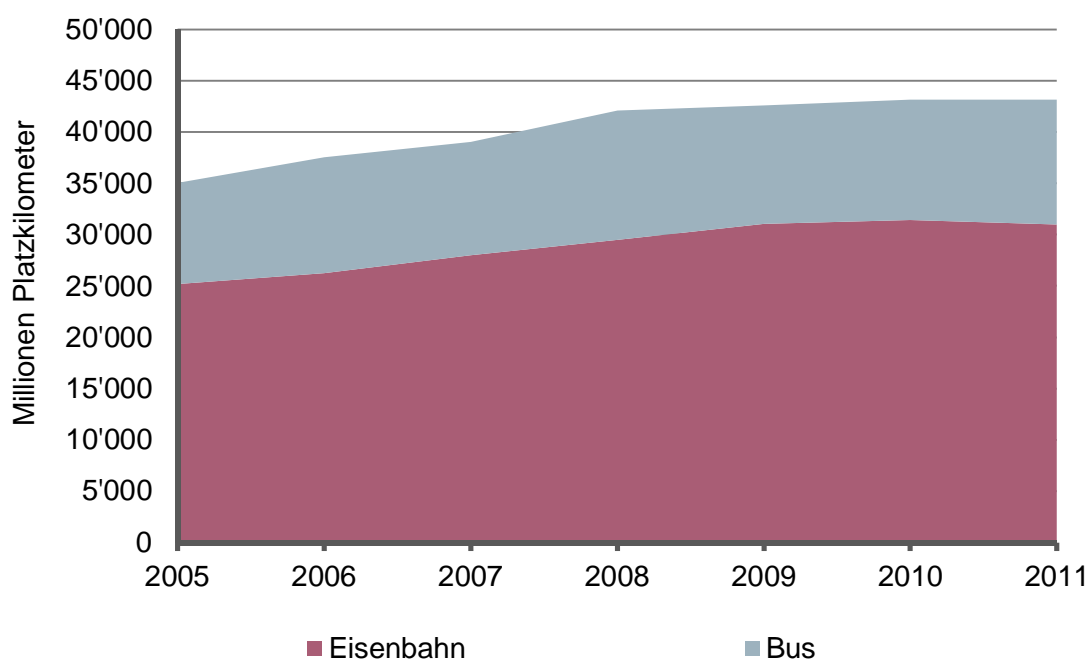
- Die Auswertungen beziehen sich auf das gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs gemeinsam bestellte Angebot. Angebote, welche im Rahmen von anderen Finanzierungsinstrumenten (z.B. Finanzierung des Ortsverkehrs, Finanzierung Fernverkehr) finanziert werden, sind nicht berücksichtigt. Die Abgrenzung zwischen den einzelnen Finanzierungsinstrumenten ist nicht immer eindeutig. So kann es vorkommen, dass einzelne Angebote im Zeitverlauf nicht immer über dasselbe Instrument finanziert werden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist daher zu beachten, dass sich das für den RPV ausgewiesene Angebot verändern kann, ohne dass tatsächlich eine Veränderung des öV-Angebotes erfolgt ist, sondern nur ein Wechsel zu einer anderen Kategorie stattgefunden hat.
- Das Kennzahlensystem im RPV wurde im Jahr 2008 eingeführt. Einzelne Daten sind bereits ab 2005 verfügbar. Die Datenqualität hat sich laufend verbessert, was insbesondere bei den Vergleichen zwischen dem Jahr 2005 und dem Jahr 2011 zu beachten ist. Fehlende Werte zwischen 2005 und 2008 wurden von EcoPlan mit Schätzungen ergänzt (vgl. dazu die Ausführungen in Abschnitt 4.1). Diese Schätzungen führen in der Gesamtheit dazu, dass Nachfrage und Angebot in den fehlenden Jahren tendenziell eher überschätzt werden. Folglich werden die Wachstumsraten tendenziell eher etwas unterschätzt.
- Bei den Finanzkennzahlen handelt es sich immer um nominale und nicht um reale Werte. Das heisst die Daten zu Kosten und Ausgaben wurden nicht um die Inflation bereinigt.

4.1 Überblick über die Ergebnisse

4.1.1 Angebot und Nachfrage im RPV

Das von Bund und Kantonen gemeinsam bestellte Angebot im RPV hat seit 2005 um über 20% zugenommen (vgl. Abbildung 4-1).

Abbildung 4-1: Entwicklung des Angebotes im RPV zwischen 2005 und 2011 in Mio. Platzkilometern

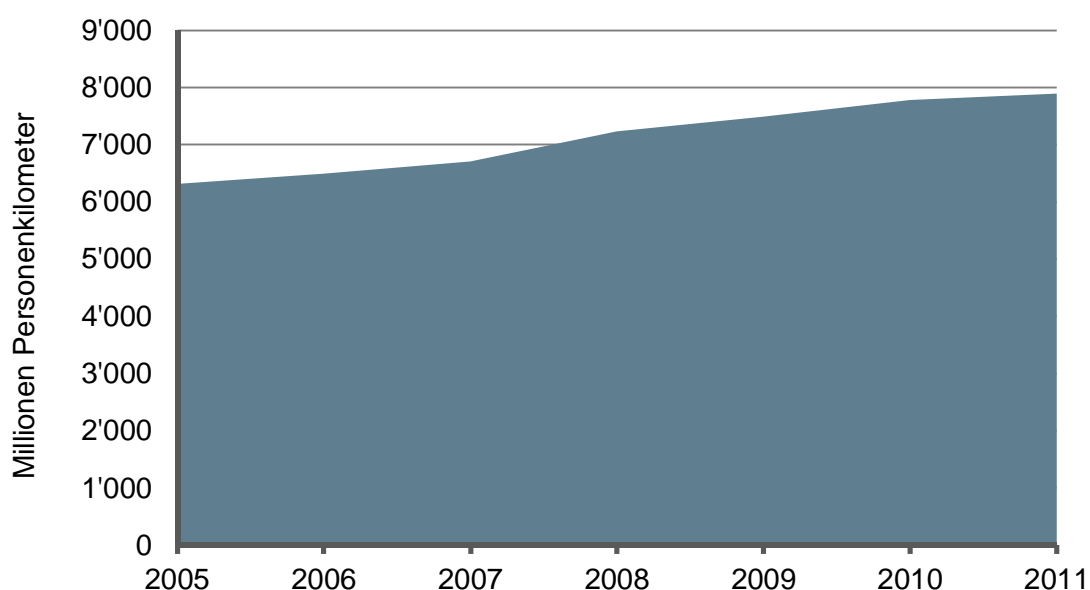


Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Gleichzeitig hat auch die Nachfrage nach den Leistungen des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebotes zugenommen (vgl. Abbildung 4-2). Die Nachfrage stieg zwischen 2005 und 2011 um rund 25%. Ein Vergleich mit den Ergebnissen des Mikrozensus zeigt, dass dies insbesondere darauf zurückzuführen ist, dass die pro Kopf und Tag durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz im öV deutlich zugenommen hat. Während eine Person im Schnitt pro Tag im Jahr 2005 noch 7 Kilometer im öV zurücklegte, waren es 2010 bereits 8.6 Kilometer. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 22%. Gleichzeitig blieben die mit dem Auto oder zu Fuss/mit dem Fahrrad zurückgelegten Distanzen nahezu konstant.⁴⁵

Abbildung 4-2: Entwicklung der Nachfrage im RPV zwischen 2005 und 2011 in Mio. Personenkilometern



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Da die Nachfrage stärker zugenommen hat als das Angebot, hat sich dessen Auslastung verbessert. Die Auslastung stieg von 12.6% im Jahr 2005 auf 13.5% im Jahr 2011 (+7%). Bei der Interpretation dieses Ergebnisses gilt es allerdings zu beachten, dass das öV-Angebot meistens auf die Spitzennachfrage während den Morgen- resp. den Abendstunden ausgelegt ist. Weiter weisen die Pendlerströme sehr häufig eine asymmetrische Grundstruktur auf: Am Morgen wird an den Arbeitsort (meist die Stadt) gependelt, am Abend wieder an den Wohnort. Aus diesen beiden Gründen liegt die Auslastung auf praktisch allen Linien deutlich unter 50%. Dasselbe Phänomen gilt natürlich auch für die Strasseninfrastruktur: Auch die Strassen

⁴⁵ Vgl. BFS (2012), Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, S. 10.

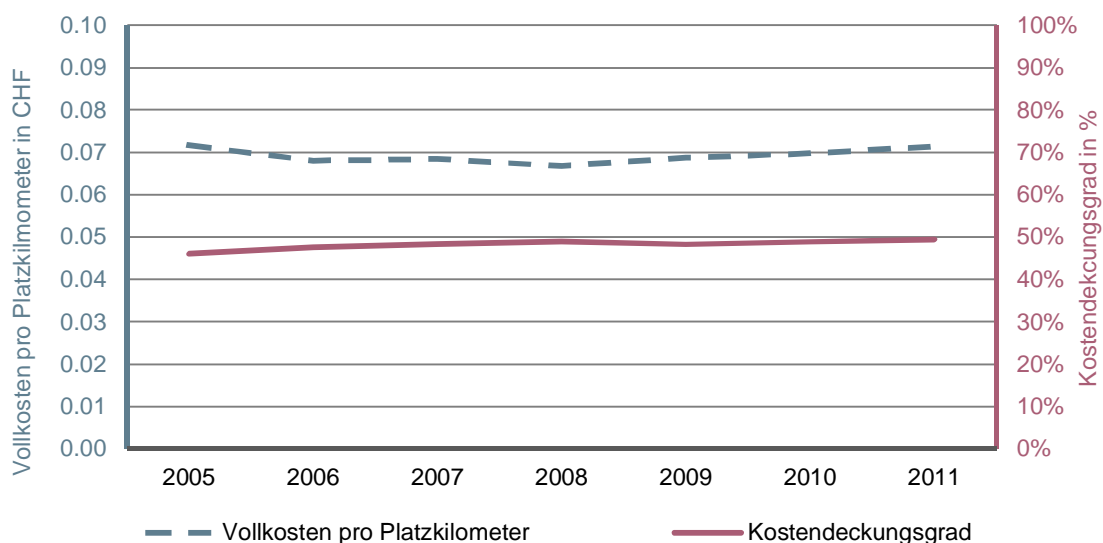
sind während den Randzeiten meistens nur wenig ausgelastet, während zu Spitzenzeiten das Strassennetz besonders in den Agglomerationen immer häufiger überlastet ist.

4.1.2 Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer und des Kostendeckungsgrades

Die nachfolgende Abbildung 4-3 enthält die Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer (grau) sowie die Entwicklung des Kostendeckungsgrades (bordeaux rot).

- Die Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer zeigen, wie sich die Kosten für jeden zur Verfügung gestellten Sitz- (und Stehplatz⁴⁶) entwickelt haben.
- Der Kostendeckungsgrad ist das Verhältnis des Erlöses zu den Vollkosten. Der Kostendeckungsgrad zeigt, inwiefern die Vollkosten des öV-Angebots aus den Erlösen der Fahrleistungserbringung gedeckt werden können. Zu den Erlösen der Fahrleistungserbringung zählen sämtliche der jeweiligen Linie zugeschriebenen Erlöse. Dazu gehören einerseits die Fahrausweiserlöse und die Entschädigungen der Tarifverbände für Einnahmenschwächen und andererseits die Entschädigungen von Kantonen, Gemeinden und/oder Dritten (Einkaufszentren, Schulgemeinden etc.) für einzelne zusätzliche Kurse und Linienverlängerungen.

Abbildung 4-3: Vollkosten pro Platzkilometer und Kostendeckungsgrad



Hinweis: Linien mit fehlenden Angaben wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem im RPV

Beide Faktoren haben sich seit 2005 nur unwesentlich verändert. Weder sind die Vollkosten pro angebotenen Platz wesentlich gesunken noch hat sich der Kostendeckungsgrad der Li-

⁴⁶ Nur im Busverkehr

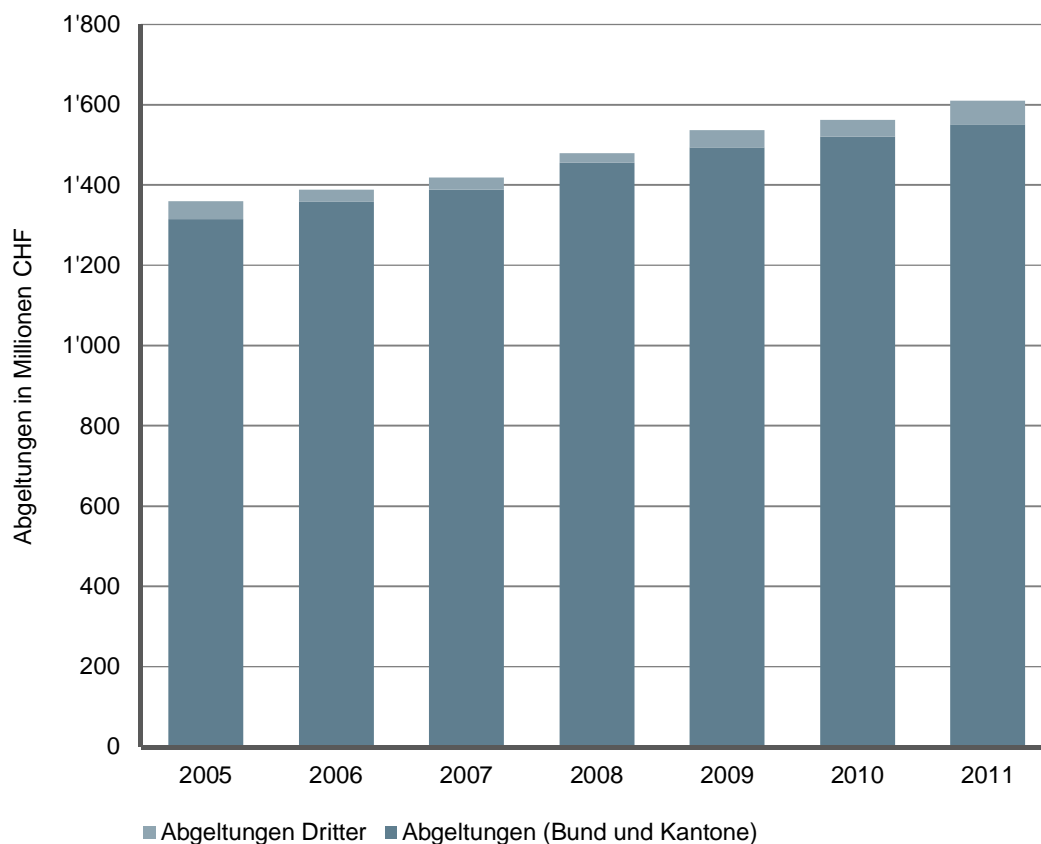
nien beispielsweise aufgrund zusätzlicher Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf wesentlich erhöht. Bei den Vollkosten ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich um nominale und nicht inflationsbereinigte Werte handelt. Ohne Berücksichtigung der allgemeinen Teuerung resultiert eine Reduktion der Kosten pro Platzkilometer von rund 3%.

4.1.3 Finanzierung des RPV

Die nachfolgende Abbildung 4-4 zeigt die Entwicklung der Höhe der Abgeltungen für das Angebot im RPV. Dabei wird unterschieden zwischen den Abgeltungen, die Bund und Kantone gemeinsam für das abgeltungsberichtigte Angebot bezahlen, sowie den zusätzlichen Mitteln für die Finanzierung eines allfälligen „Überangebotes“ (Abgeltungen Dritter).

Aus der Abbildung wird klar ersichtlich, dass die Abgeltungen – gemessen in absoluten Zahlen – seit 2005 stetig zugenommen haben. Der Zuwachs zwischen 2005 und 2011 beträgt insgesamt rund 18%, wobei die Abgeltungen Dritter seit 2005 wesentlich stärker gestiegen sind (34%). Das Angebot im RPV (inkl. „Überangebot“) wird im Jahr 2011 mit rund 1.6 Mrd. CHF unterstützt. Dies entspricht einem Betrag von rund 200 CHF pro Einwohner und Jahr.

Abbildung 4-4: Entwicklung der Abgeltungen für den RPV in Mio. CHF



Hinweis: Linien mit fehlenden Angaben wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem im RPV

4.2 Datengrundlagen

a) Kennzahlensystem im RPV

Grundlage für die Auswertungen bildet die vom BAV aufbereitete Datenbank zum Kennzahlensystem im RPV. Diese wurde im Rahmen der Offerten der KTU für das Fahrplanjahr 2008 eingeführt.⁴⁷ Einzelne Daten sind bereits für die Jahre vor 2008 verfügbar und sind ebenfalls in der Datenbank enthalten. Die Datenbank enthält alle Linien des RPV, die entsprechend der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs⁴⁸ von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt wurden. Im Konkreten handelt es sich um Angebote des öV innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften sowie der Personen zwischen benachbarten Regionen. Dabei werden auch ausländische Regionen berücksichtigt. Angebote des öffentlichen Verkehrs, die nicht mindestens teilweise gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt werden (z.B. Ortsverkehr, Fernverkehr etc.) werden nicht berücksichtigt. Dies bedeutet für die Interpretation der Ergebnisse, dass beispielsweise eine Abnahme des gemeinsam bestellten Angebotes nicht zwingend eine tatsächliche Ausdünnung oder Einstellung der Angebote zur Folge hat, sofern eine andere Finanzierung gefunden wurde.

Die Auswertungen werden basierend auf den Angaben pro Linie durchgeführt und anschliessend für die einzelnen Angebotskategorien und Kantone aggregiert. Als **Angebotskategorien** werden die in der Abbildung 4-5 dargestellten Hauptkategorien mit ihren Unterkategorien verwendet. Die Hauptkategorien lehnen sich an die Kategorisierung des BAV an.⁴⁹ Bei den Unterkategorien werden die für die Auswertungen nicht relevanten Kategorien zusammengefasst. Die Zuordnung der Linien zu den einzelnen Hauptkategorien ist nicht immer eindeutig, da es Linien gibt, welche in der Datenbank mehrere Kategorien aufweisen. Um zu Doppelzählungen solcher Linien zu vermeiden, wurde wie folgt vorgegangen:

- Linien, welche mehrere Kategorien aufweisen und eine davon unten grau hinterlegt ist, wurden immer der grau hinterlegten Kategorie zugeordnet.
- Linien, bei denen beide Kategorien einer der unten grau hinterlegten Kategorien angehören, wurden der Kategorie Überland/Berg zugeordnet.

⁴⁷ Vgl. BAV (2008), Leitfaden Kennzahlensystem RPV. Version 19. August 2008/d.

⁴⁸ Vgl. Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) vom 11. November 2009 (Stand am 1. Juli 2013), Art. 4.

⁴⁹ Vgl. für die Kategorisierung des BAV: BAV (2008), Leitfaden Kennzahlensystem RPV. Version 19. August 2008/d., S. 9f.

Abbildung 4-5: Kategorisierung des Angebotes im RPV

Hauptkategorie	Unterkategorie	Beispiel
Bus	– Agglomeration	Linien mit hoher Belastung und teilweisem Einsatz von Gelenkbussen.
	– Überland/Berg	Keine Verbindungen in grössere Zentren, inkl. Grunderschliessung (ohne Angebote mit nennenswertem touristischem Anteil).
	– Diverses (Alternative Erschliessung und touristische Angebote)	Linien mit Erschliessungsfunktion und nennenswertem touristischem Verkehr sowie Rufbusse, Verdichtungskurse, Bahnersatzkurse, Abend und Nachtangebote.
Eisenbahn Normalspur¹	– Agglomeration und Überland	Linien auf denen mind. ein ½-Std.-Takt gilt und Züge mit mehr als 350 Sitzplätzen sowie Linien mit 1-Std.-Takt und Verbindungen meist ausserhalb von Zentren.
	– Diverses (Schnellzüge)	Interregio, RegioExpress, Verdichtungszüge und Nachtlinien.
Eisenbahn Schmalspur	– Agglomeration	Tramähnlicher Betrieb und Agglomerationslinien mit hoher Nachfrage.
	– Überland/Berg	
	– Diverses (Schnellzüge und touristische Angebote)	Ländliche Linien mit und ohne touristischen Anteil (inkl. Linien mit Zahnstangenantrieb)

¹ Keine Differenzierung, weil die Unterscheidung zwischen Agglomeration und Überland nicht eindeutig genug ist.

Quelle: Eigene Darstellung mit Inhalt aus BAV (2013), Leitfaden Kennzahlen RPV. Version 19. August 2008d, S. 9f.

Nicht berücksichtigt in den Auswertungen wurden die Kategorien Schiffe, Seilbahnen und Standseilbahnen. Das für die Fahrgäste nutzbare Angebot der nicht-berücksichtigten Kategorien macht gesamtschweizerisch im Jahr 2012 rund 2 Mio. km aus (0.7% des gesamten Angebotes).

Für die Aggregation der Kennzahlen auf Kantonsebene wurden die Variablenwerte anhand des angewendeten interkantonalen Verteilers aufgeteilt. Dieser bemisst sich, sofern von den Kantonen keine andere Übereinkunft getroffen wurde, „nach der Zahl der Stationen und der Streckenlänge auf ihrem Gebiet“.⁵⁰

Auf Schwierigkeiten und Einschränkungen, die sich im Rahmen der jeweiligen Auswertungen ergaben, wird in den entsprechenden Abschnitten eingegangen.

⁵⁰ Vgl. EBG Art. 57 Abs. 3

b) Kantonsquoten

Für die Betrachtung der Finanzierung des RPV (Kantonsquoten) wurde die Auswertung der Kantonsquoten verwendet. Dieser Datensatz enthält für jeden Kanton die Aufwendungen für das von Bund und Kantonen gemeinsam bestellte Angebot, die Kantonsquote, die ungenutzten und die überschrittenen Kantonsquoten sowie das von den Kantonen zu 100% selber finanzierte öV-Angebot im RPV.

Aus diesem Datensatz werden die Angaben von 2007 bis 2012 verwendet. Vor 2007 sind die Abgeltungen für Verkehr und Infrastruktur zusammengefasst und daher nicht vergleichbar.

4.3 Entwicklung des Angebots

Im folgenden Abschnitt wird die Grösse und Entwicklung des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten ÖV-Angebots in der Schweiz von 2005 bis 2011 ermittelt. Dafür wird die Kenngrösse Platzkilometer verwendet, welche sich aus der Multiplikation der Anzahl Plätze mit den produktiven Kilometern⁵¹ ergibt. Die Bestimmung der Anzahl Plätze unterscheidet sich zwischen Bahn und Bus. Bei Bussen entsprechen die Anzahl Plätze (Sitzplätze und Stehplätze) gemäss Vorgabe des BAV der durchschnittlichen Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge.⁵² Bei der Bahn werden die effektiven Sitzplätze ohne Stehplätze berücksichtigt.

Bei der Datenauswertung ergaben sich die folgenden Schwierigkeiten:

- Für die Jahre 2005 bis 2007 sind für viele Linien keine oder nur unzuverlässige Daten zu den Platzkilometern vorhanden. Für die Approximation haben wir für die verfügbaren Jahre (i.d.R. 2008 bis 2012) pro Jahr und Linie das Verhältnis zwischen Platz- und Personenkilometern ermittelt. Aus dem Mittelwert über die verschiedenen Jahre wurden für die einzelnen Linien anschliessend die Anzahl Platzkilometer hochgerechnet.
- Einige wenige Transportunternehmen haben für die Jahre 2005 bis 2011 keine Platzkilometer erfasst. Dies betrifft insbesondere die Kategorien Eisenbahn Normalspur und Bus. Für diese Linien können entsprechend auch keine Approximationen aus anderen Jahren verwendet werden, womit diese Linien im dargestellten Angebot wegfallen.
- Die Liniennetze im RPV wurden z.T. überarbeitet, was zur Zusammenlegung einzelner Linien in der Periode 2005 bis 2011 führte. Dies führt dazu, dass für einzelne Linien in der Periode 2005 bis 2011 in keinem Jahr Angaben zu Platzkilometer verfügbar sind. Diese Linien fehlen ebenfalls im dargestellten Angebot. Einzige Ausnahme ist der Kanton Bern. Hier wurden wesentliche Linien zusammengelegt, sodass eine Approximation für den gesamten Kanton differenziert nach den einzelnen Angebotskategorien (z.B. Eisenbahn Normalspur Diverse) vorgenommen wurde.

⁵¹ Gemäss dem Leitfaden Kennzahlen RPV (2008) vom BAV entsprechen die produktiven Kilometer der Kilometerleistung des für die Fahrgäste nutzbaren Angebotes.

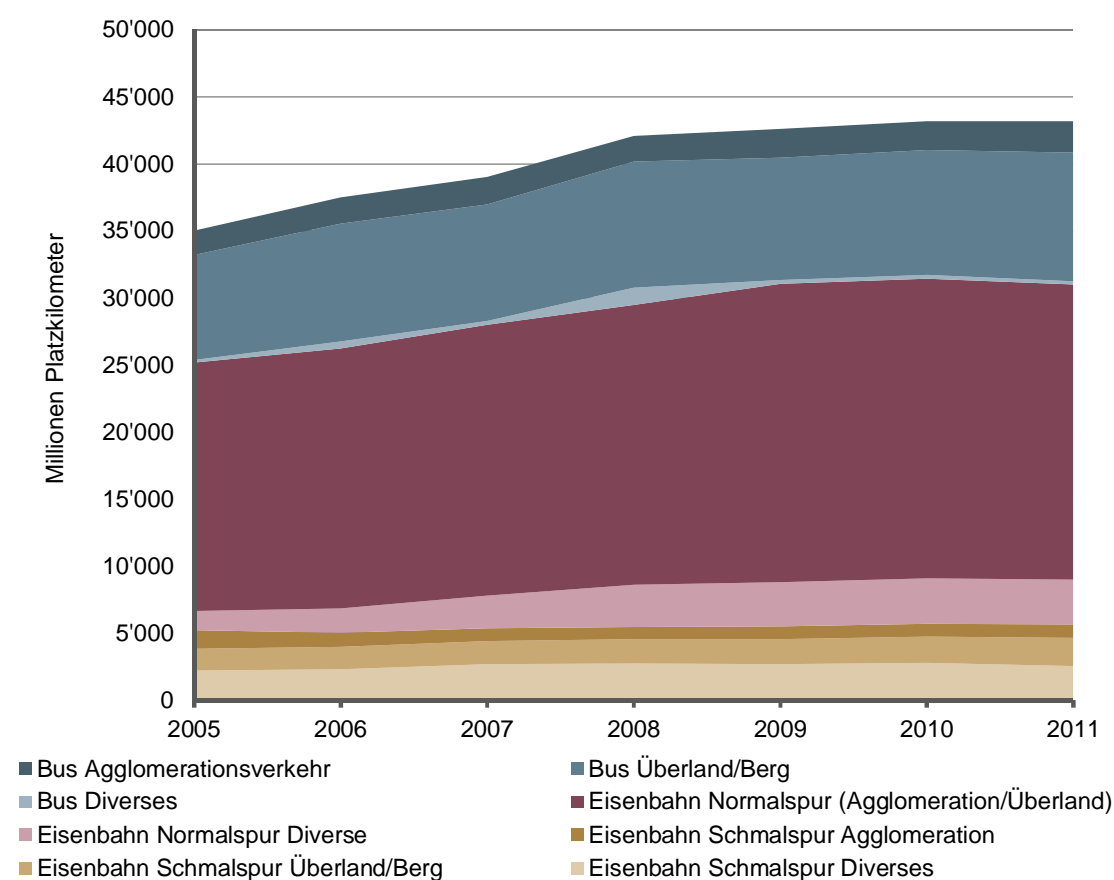
⁵² BAV (2008), Leitfaden Kennzahlen RPV, S. 22.

- Offensichtliche Ausreisser – Werte, die in einem Jahr gegenüber den Vorjahren und den folgenden Jahren stark abweichen – wurden korrigiert.

4.3.1 Angebot im RPV in der gesamten Schweiz

Die folgenden Abbildungen zeigen das gemeinsam von Bund und Kantonen bestellte ÖV-Angebot differenziert nach den Kategorien Bus, Eisenbahn Normalspur und Eisenbahn Schmalspur.

Abbildung 4-6: Entwicklung des Angebots von 2005 bis 2011



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Die Abbildung 4-6 zeigt, dass das gesamte Angebot von 2005 bis 2011 konstant gewachsen ist. Insgesamt betrug der Anstieg rund 23%. Das grösste Wachstum fand zwischen 2007 und 2008 (8%) sowie zwischen 2005 und 2006 (7%) statt. Ab 2009 hat sich das Wachstum des Angebotes wieder leicht abgeschwächt.

Die Entwicklung des gemeinsam von Bund und Kantonen bestellten Angebots der drei Kategorien kann der nächsten Abbildung 4-7 entnommen werden:

- Das gemeinsam bestellte Angebot Bus hat über die Jahre 2005 bis 2011 um 24% zugenommen. Dabei ist der höchste Zuwachs beim Bus Agglomerationsverkehr (+30%) zu verzeichnen. Die Kategorien Bus Überland/Berg bzw. Bus Diverses weisen einen Zuwachs von 22% bzw. 27% auf.
- Das gemeinsam bestellte Angebot Eisenbahn Normalspur hat in der Zeit von 2005 bis 2011 um 27% zugenommen, wobei die Kategorie Agglomeration/Überland einen Zuwachs von 19% und die Kategorie Diverses von 130% verzeichnen kann. Der massive Zuwachs in der Kategorie Diverses ist wesentlich auf die Einführung neuer Linien im RPV zurückzuführen (z.B. RegioExpress „Lötschberger“ Bern – Brig, Nachtangebot im Grossraum Zürich, Verdichtungszüge in den Agglomerationen).
- Das gemeinsam bestellte Angebot Eisenbahn Schmalspur hat im Vergleich zu den beiden anderen Angeboten mit 8% am geringsten zugenommen. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass das gemeinsam bestellte Angebot in der Kategorie Agglomeration von 2005 bis 2011 um 27% abgenommen hat. Demgegenüber wurden in den Kategorien Überland/Berg und Diverses das gemeinsam bestellte Angebot um 26% bzw. 17% ausgeweitet.

Ausgedrückt in Platzkilometer pro Einwohner zeigt sich gemäss der Abbildung 4-7 ein ähnliches Bild: Im Durchschnitt ist das Angebot von 2005 bis 2011 um 15% von 4'724 Platzkilometer pro Einwohner auf 5'428 Platzkilometer pro Einwohner gestiegen. Die einzelnen Kategorien betrachtend, ist der Zuwachs pro Einwohner im Schweizer Durchschnitt wie folgt:

Angebot Bus:

- Agglomerationsverkehr: 21%
- Überland/Berg: 14%
- Diverses: 18%

Angebot Eisenbahn Normalspur:

- Agglomeration/Überland: 11%
- Diverses: 115%

Angebot Eisenbahn Schmalspur:

- Agglomeration: -32%
- Überland/Berg: 17%
- Diverses: 9%

Abbildung 4-7: Angebot in Platzkilometer

Angebot	Platzkilo- meter 2005 (in Mio.)	Platzkilo- meter 2011 (in Mio.)	Δ in %	Platzkilo- meter pro Einwohner 2005	Platzkilo- meter pro Einwohner 2011	Δ in %
Bus						
Agglomeration	1'800	2'336	30%	243	294	21%
Überland/Berg	7'834	9'589	22%	1'056	1'205	14%
Diverses	204	259	27%	28	33	18%
Total	9'838	12'184	24%	1'327	1'532	15%
Eisenbahn Normalspur						
Agglomeration und Überland	18'541	22'018	19%	2'500	2'768	11%
Diverses	1'450	3'341	130%	196	420	115%
Total	19'991	25'359	27%	2'696	3'188	18%
Eisenbahn Schmalspur						
Agglomeration	1'359	998	-27%	183	126	-32%
Überland/Berg	1'643	2'068	26%	222	260	17%
Diverses	2'195	2'568	17%	296	323	9%
Total	5'197	5'634	8%	701	708	1%
Gesamttotal	35'026	43'177	23%	4'724	5'428	15%

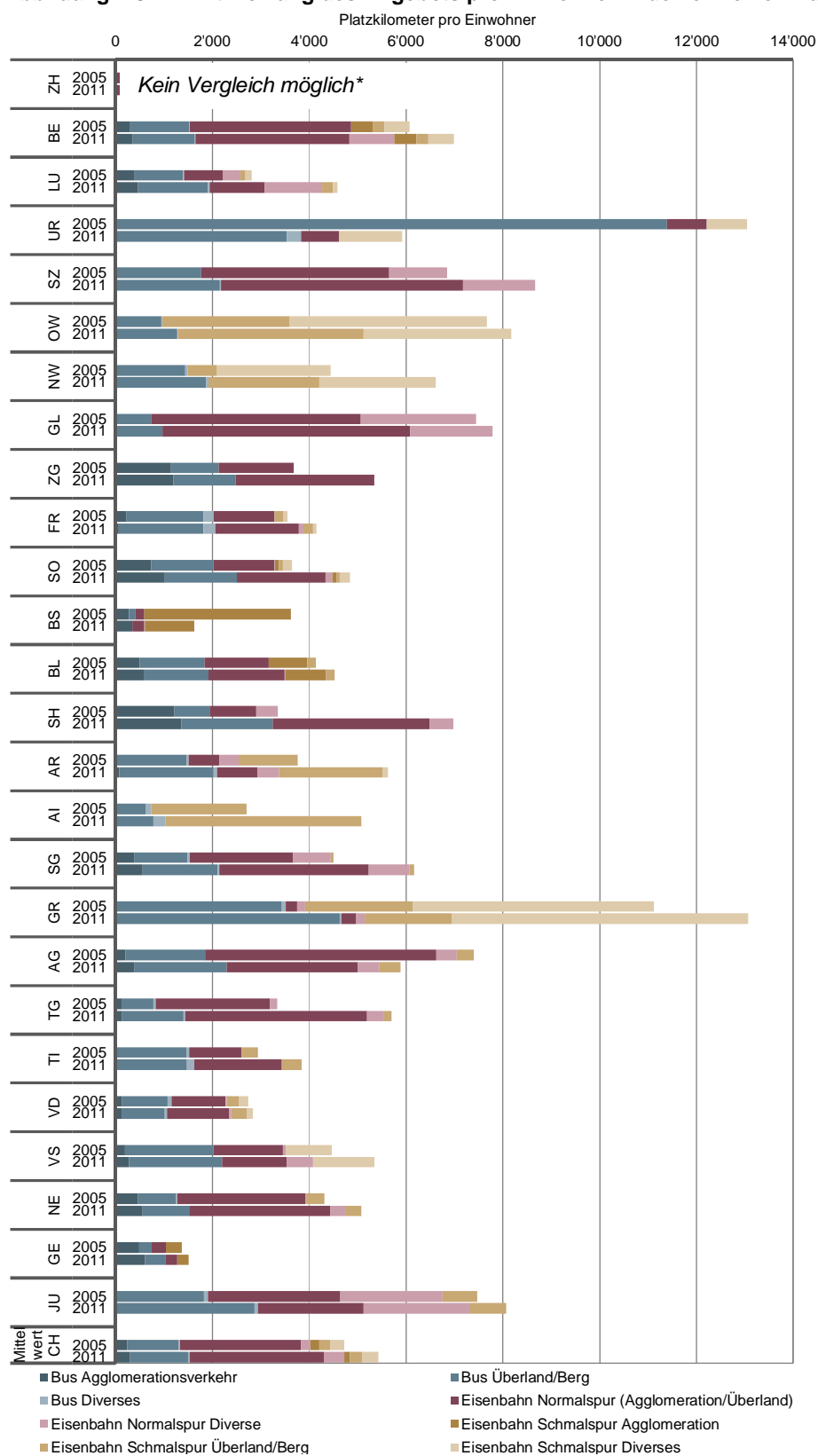
Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.3.2 Entwicklung des Angebots im RPV in den verschiedenen Kantonen

Wie sich das Angebot im RPV in den einzelnen Kantonen und pro Einwohner zwischen 2005 und 2011 entwickelt hat, zeigt die folgende Abbildung 4-8.

Abbildung 4-8: Entwicklung des Angebots pro Einwohner in den einzelnen Kantonen



Hinweise: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.
 * Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Das öV-Angebot pro Einwohner hat in den meisten Kantonen seit 2005 zugenommen. Es gibt aber auch Ausnahmen: In den Kantonen Uri, Basel-Stadt und Aargau wurde das gemeinsam bestellte Angebot reduziert. Eindeutige Muster (z.B. dass das Angebot überdurchschnittlich stark in städtischen Kantonen zugenommen hat und in strukturschwachen Kantonen eher abgenommen) lässt sich allerdings nicht erkennen. Dafür gibt es interessante Einzelbeispiele mit markanten Zunahmen oder Rückgänge beim Angebot im RPV pro Einwohner zwischen 2005 und 2011:

- Deutlich zugenommen hat das Angebot in den Kantonen Schaffhausen (+108%), Appenzell Ausserrhoden (+50%), Appenzell Innerrhoden (+87%), Thurgau (+70%) und Nidwalden (+49%). In diesen Kantonen wurde das Angebot im RPV in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Dies geschah insbesondere im Hinblick auf die Erschliessung mit den umliegenden Städten im Pendlerverkehr.
- Ebenfalls zugenommen hat das Angebot im Kanton Zug (+45%). Dies ist insbesondere auf den Ausbau der S-Bahn Zug zurückzuführen, welche die Erschliessung der Stadt Zug mit den umliegenden Gemeinden deutlich verbessert hat.
- In den Kantonen Uri (-55%) und Basel-Stadt (-55%) wurde das gemeinsam bestellte öV-Angebot deutlich reduziert. Beim Kanton Uri ist diese Reduktion vermutlich auf eine Ausdünnung des Linienverkehrs mit Bussen und dem Ersatz mit Rufbussystemen zurückzuführen. Im Kanton Basel-Stadt dürfte der Rückgang zumindest teilweise auf eine Umlagerung bei der Finanzierung zurückzuführen sein. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote nach wie vor bestehen, diese aber als Ortsverkehr finanziert werden und daher im Kennzahlensystem des RPV nicht mehr erfasst sind.

Ebenfalls interessant und ein Spiegel der Raumentwicklung ist die Zusammensetzung des öV-Angebotes in den einzelnen Kantonen:

- In den Kantonen Schwyz, Obwalden, Glarus, Basel-Stadt, Appenzell Innerrhoden, Thurgau und Neuenburg werden die Leistungen im RPV mehrheitlich auf der Schiene erbracht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die wesentlichen Siedlungsräume mit der Eisenbahn erschlossen sind.
- Im Kanton Uri sind zwar auch das Reusstal und das Urserental mit der Bahn erschlossen. Es würde sich daher eine ähnliche Situation wie im Kanton Glarus ergeben. Allerdings ist im Reusstal die Eisenbahn auf den alpenquerenden Verkehr ausgerichtet. Dies zeigt sich im Angebot des RPV, welches trotz dichtem Schienennetz, hauptsächlich mit Bussen erbracht wird.
- Der Kanton Graubünden stellt im Vergleich zum schweizerischen Mittelwert mit einem Angebot von 13'070 Platzkilometer pro Einwohner im Jahr 2011 ein mehr als doppelt so grosses Angebot pro Einwohner zur Verfügung. Der Grossteil dieses Angebotes fällt in die Kategorien Eisenbahn Schmalspur Diverses und Bus Überland/Berg. Damit widerspiegelt das hohe Angebot in Platzkilometern die geringe Bevölkerungsdichte im Kanton Graubünden sowie das dichte Schienennetz der Rhätischen Bahn.

4.4 Entwicklung der Nachfrage

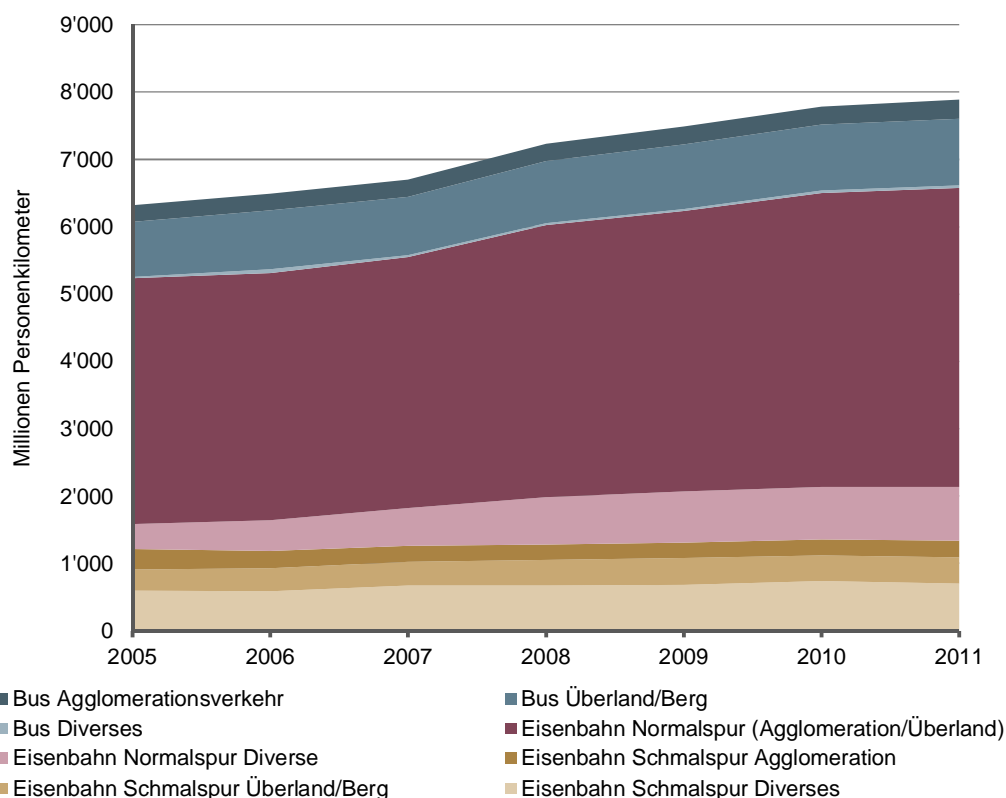
Als Messgrösse für die Entwicklung der Nachfrage dienen die zurückgelegten Personenkilometer. Diese zeigen, die von allen Passagieren gesamthaft zurückgelegten Kilometer in den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten des RPV.⁵³

Im Gegensatz zu den Platzkilometern sind bei den Personenkilometern, mit Ausnahme einer kleinen Anzahl Ausreisser, keine zusätzlichen Bereinigungen notwendig. Die vereinzelt nicht erfassten Personenkilometer wurden in den folgenden Auswertungen nicht berücksichtigt. Dies betrifft insgesamt ca. 85 von insgesamt ca. 1585 Linien in der Periode 2005 bis 2011.

4.4.1 Nachfrage im RPV in der gesamten Schweiz

Wie der folgenden Abbildung entnommen werden kann, hat die Nachfrage nach dem von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebot von 2005 bis 2011 kontinuierlich zugenommen. Insgesamt beträgt das Wachstum zwischen 2005 und 2011 rund 25%.

Abbildung 4-9: Entwicklung der Nachfrage von 2005 bis 2011



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

⁵³ BAV (2008), Leitfaden Kennzahlen RPV.

Die Nachfrage ist somit leicht stärker gewachsen als das entsprechende Angebot, welches in der gleichen Periode um 22% angestiegen ist (vgl. Abschnitt 4.3, S. 54).

Differenziert nach den Angebotskategorien zeigt sich, dass die Nachfrage zwischen 2005 und 2011 am stärksten in der Kategorie Eisenbahn Normalspur gewachsen ist (30%) (vgl. Abbildung 4-10). Aufgeteilt auf die einzelnen Kategorien wird deutlich, dass die Nachfrage nach Angeboten im Agglomerations- und Überlandverkehr um 22% gewachsen ist, während die Nachfrage nach diversen Angeboten (Interregio, RegioExpress, Verdichtungszüge und Nacht-S-Bahn) um 115% angestiegen ist. Diese Zunahme ist einerseits auf den Ausbau der sowie die zunehmende Nachfrage nach den Nachtangeboten im Grossraum Zürich zurückzuführen. Andererseits reflektiert die Zunahme auch die Nachfrage nach Verdichtungszügen in den Spitzenstunden am Morgen und Abend, verursacht durch den Pendlerverkehr. Die Nachfrage nach dem gemeinsam bestellten Busangebot ist insgesamt um 22% gestiegen. Die stärkste Zunahme der Nachfrage ist beim Angebot Bus Diverses mit +72% zu erkennen. Aber auch die Angebote im Agglomerationsverkehr und im Überland/Bergverkehr wurden mit +21% bzw. +20% gegenüber dem Jahr 2005 stärker nachgefragt.

Demgegenüber verzeichnet die Nachfrage nach dem Angebot Eisenbahn Schmalspur mit +10% einen schwachen Zuwachs. Dies ist insbesondere auf den Nachfragerückgang von 20% bei der Kategorie Schmalspur Agglomeration zurückzuführen. Ansonsten hat die Nachfrage sowohl nach den Kategorien Schmalspur Überland/Berg wie auch nach der Schmalspur Diverses mit +24% bzw. +18% zugenommen.

Werden die Personenkilometer pro Einwohner betrachtet, ergibt sich ein ähnliches Bild: Wie die Abbildung 4-10 zeigt, ist die Nachfrage pro Einwohner über alle Kantone von 2005 bis 2011 im Durchschnitt um 16% von 852 auf 992 Personenkilometer pro Einwohner angestiegen. In den einzelnen Kategorien war die Entwicklung der Nachfrage pro Einwohner wie folgt:

Nachfrage nach Bus:

- Agglomerationsverkehr: 13%
- Überland/Berg: 12%
- Diverses: 60%

Nachfrage nach Eisenbahn Normalspur:

- Agglomeration/Überland: 13%
- Diverses: 100%

Nachfrage nach Eisenbahn Schmalspur:

- Agglomeration: -25%
- Überland/Berg: 16%
- Diverses: 10%

Abbildung 4-10: Nachfrage in Personenkilometer

Angebot	Personen- kilometer 2005 (in Mio.)	Personen- kilometer 2011 (in Mio.)	Δ in %	Personenki- lometer pro Einwohner 2005	Personenki- lometer pro Einwohner 2011	Δ in %
Bus						
Agglomeration	242	294	21%	33	37	13%
Überland/Berg	818	985	20%	110	124	12%
Diverses	23	39	72%	3	5	60%
Total	1'083	1'318	22%	146	166	13%
Eisenbahn Normalspur						
Agglomeration und Überland	3'648	4'439	22%	492	558	13%
Diverses	373	800	115%	50	101	100%
Total	4'020	5'240	30%	542	659	21%
Eisenbahn Schmalspur						
Agglomeration	301	242	-20%	41	30	-25%
Überland/Berg	319	395	24%	43	50	16%
Diverses	592	697	18%	80	88	10%
Total	1'211	1'334	10%	163	168	3%
Gesamttotal	6'314	7'891	25%	852	992	16%

Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

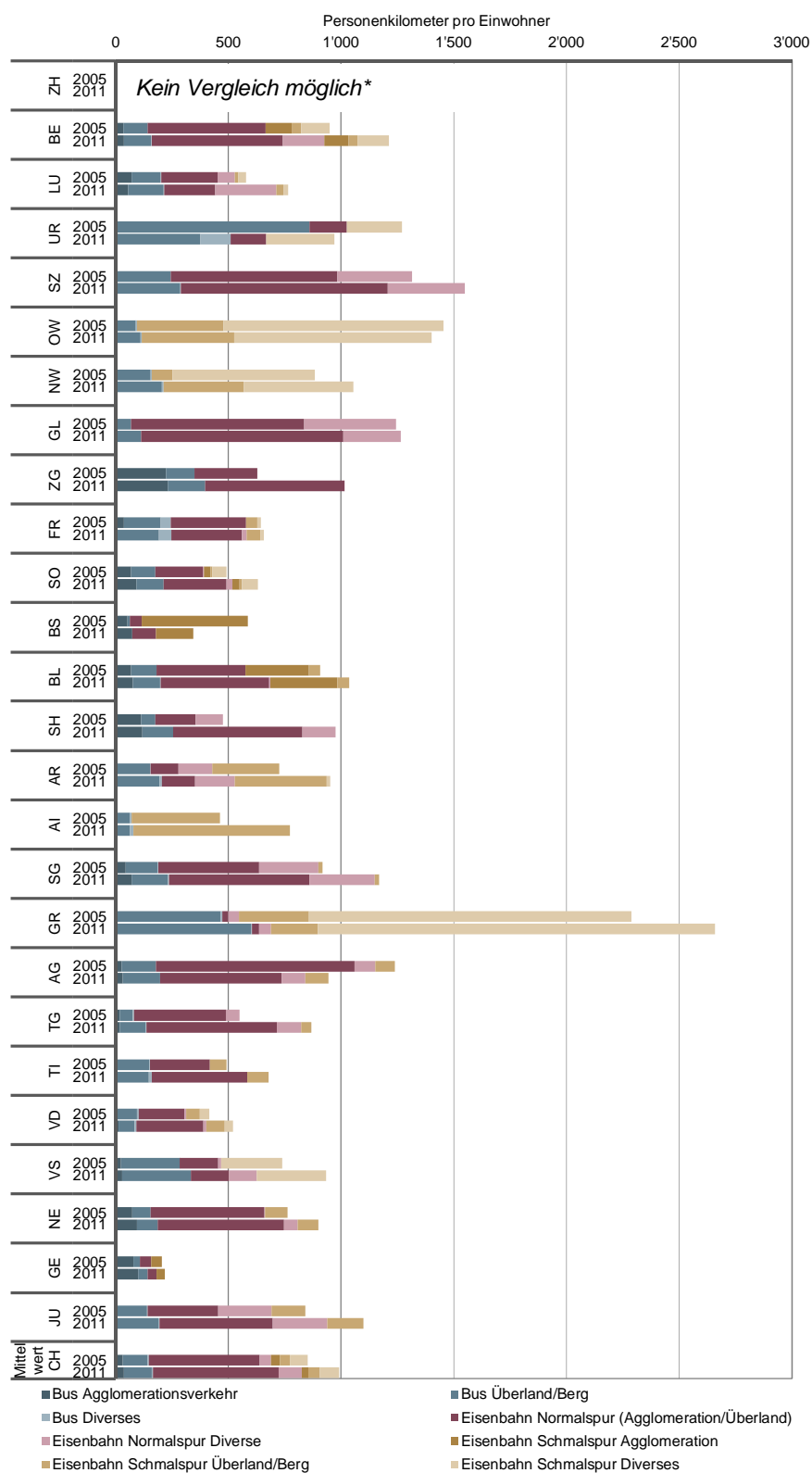
4.4.2 Entwicklung der Nachfrage im RPV in den verschiedenen Kantonen

Die Abbildung 4-11 stellt die Entwicklung der Nachfrage pro Einwohner nach dem gemeinsam bestellten Angebot in den einzelnen Kantonen dar. Dabei zeigt sich, dass die Nachfrage pro Einwohner in den meisten Kantonen zwischen 2005 und 2011 zugenommen hat. Die stärksten Anstiege mit über 30% sind in den Kantonen Luzern (32%), Zug (62%), Schaffhausen (105%), Appenzell Innerrhoden (32%), Appenzell Ausserrhoden (67%), Thurgau (58%), Tessin (38%) und Jura (31%) zu erkennen. Demgegenüber hat in den Kantonen Uri, Obwalden, Basel-Stadt und Aargau die Nachfrage abgenommen.

Starke Abweichungen zum schweizerischen Mittelwert sind in folgenden Kantonen zu erkennen:

- Der Kanton Graubünden weist eine deutlich höhere Nachfrage pro Einwohner (2011: 2'660 Personenkilometer pro Einwohner) im Vergleich zum Schweizer Mittelwert (2011: 1'000 Personenkilometer pro Einwohner) auf. Die stärkste Nachfrage ist dabei, in den Kategorien Eisenbahn Schmalspur Diverses und Bus Agglomerationsverkehr zu erkennen.
- In den Kantonen, welche kein Angebot der Kategorien Eisenbahn Normalspur und Eisenbahn Schmalspur zur Verfügung stellen (vgl. Abschnitt 4.3.2), fehlt entsprechend auch die Nachfrage.

Abbildung 4-11: Entwicklung der Nachfrage pro Einwohner in den einzelnen Kantonen



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

* Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher fehlen entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.5 Entwicklung der Auslastung des Angebotes

Der Abschnitt widmet sich der Frage, wie sich die Auslastung des bereitgestellten ÖV-Angebots in den letzten Jahren verändert hat. Die Auslastung des Angebotes wird ausgedrückt durch das prozentuale Verhältnis der Anzahl Personenkilometer zur Anzahl Platzkilometer. Steigt das Verhältnis von Personenkilometer (Nachfrage) zu Platzkilometer (Angebot) bedeutet dies, dass die Auslastung zugenommen hat.

Bei der Datenauswertung ergaben sich die folgenden Schwierigkeiten:

- Bei einzelnen Linien wurden zwischen den einzelnen Jahren starke Unterschiede in der Auslastung festgestellt. Diese variieren meist mit einem Faktor von 10 oder 100 im Vergleich zu den anderen Jahren. Solche offensichtlichen Ausreisser in den Daten wurden manuell korrigiert und sind in den folgenden Auswertungen nicht enthalten.
- Für die Auswertungen gelten die gleichen Einschränkungen bezüglich der Datenqualität der Platz- bzw. Personenkilometer, welche in den Abschnitten 4.3 und 4.4 ausführlich erläutert wurden.

4.5.1 Auslastung im RPV in der gesamten Schweiz

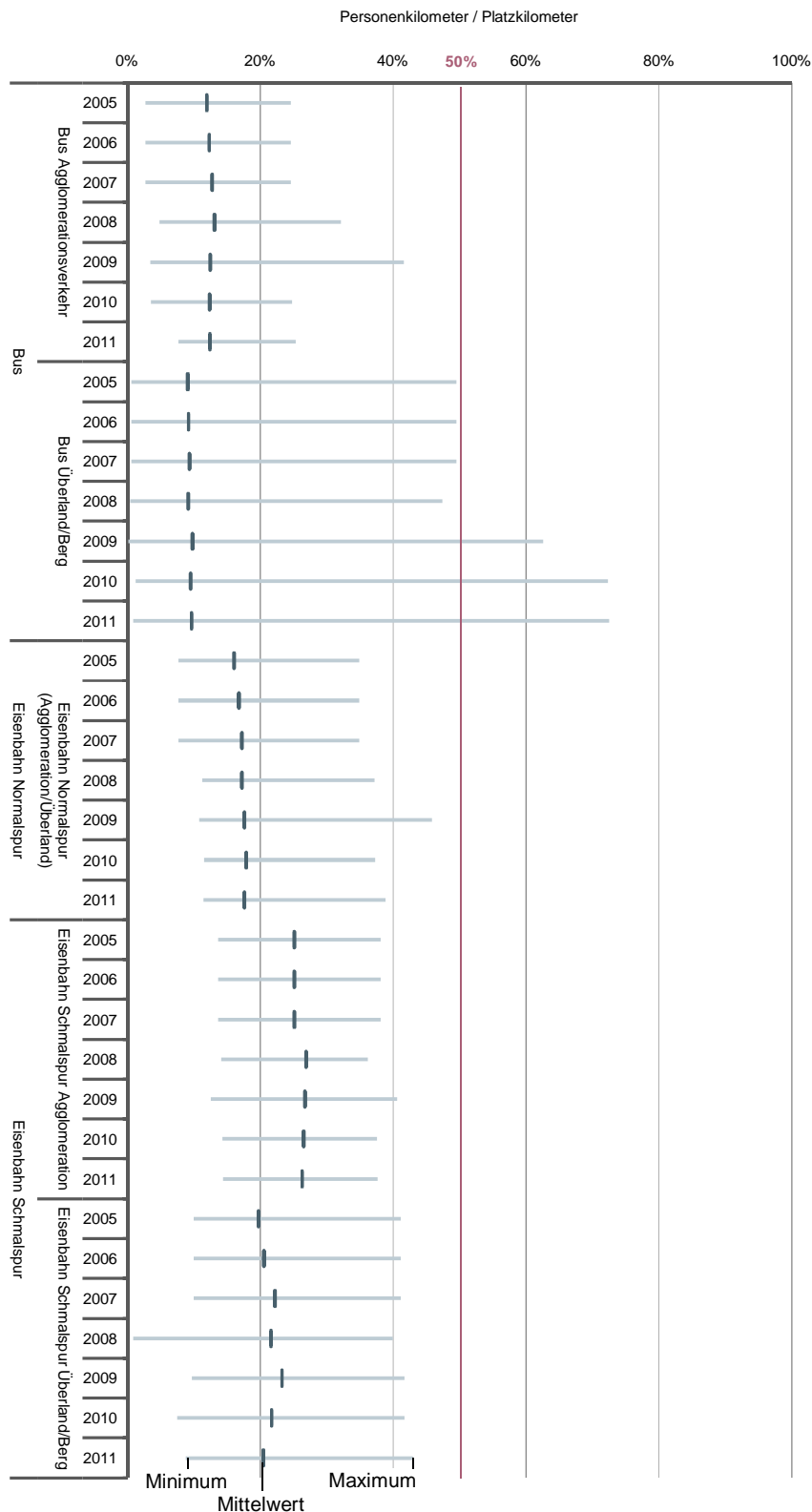
Die nachfolgende Abbildung 4-12 zeigt die Unterschiede und die Entwicklung der Auslastung der verschiedenen Kategorien. Dabei werden jeweils nur die Kategorien Agglomerationsverkehr sowie Überland/Berg berücksichtigt. Auf eine Auswertung der Kategorie Diverses, die jeweils als Sammelgefäss für unterschiedliche Linien dient, wird verzichtet.

Die Abbildung liest sich wie folgt:

- Die hellgrauen horizontalen Spannweitenbalken stellen die Differenz zwischen der öV-Linie mit der kleinsten Auslastung (linkes Ende des horizontalen Balkens) und der öV-Linie mit der grössten Auslastung (rechtes Ende des horizontalen Balkens) des Angebotes dar. Je länger der Balken ist, umso grösser ist die Streuung der Auslastung der einzelnen Linien.
- Die dunkelgraue vertikale Linie markiert die mittlere Auslastung des Angebotes. Liegt der Mittelwert im Zentrum der des horizontalen Balkens, ist dies ein Zeichen dafür, dass die Auslastungen der einzelnen berücksichtigten Linien gleichmässig verteilt ist.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Auslastung auch im besten Fall immer weit unter 100% liegen wird. Die wichtigsten Gründe dafür sind die schwankende Nachfrage im Zeitverlauf und asymmetrische Pendlerströme (am Morgen für Fahrten von den Wohnorten zu den Arbeitsplätzen und am Abend für Fahrten von den Arbeitsplätzen zu den Wohnorten). Nur in der Lastrichtung und nur während den Spitzenstunden ist somit eine sehr hohe Auslastung überhaupt erreichbar. Aus diesen Gründen wird nur auf wenigen Linien eine durchschnittliche Auslastung von über 40% erreicht.

Abbildung 4-12: Entwicklung der Auslastung des bereitgestellten ÖV-Angebots



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.
 * Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher fehlen entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Über alle Linien hinweg betrachtet zeigt die Abbildung 4-12, dass die mittlere Auslastung der Linien des RPV während der letzten Jahre ziemlich konstant geblieben ist. Allerdings gibt es bei den einzelnen Linien z.T. erhebliche Unterschiede, die in der Abbildung durch die hellgrauen Spannweitenlinien angedeutet werden. Insgesamt liegt die durchschnittliche Auslastung zwischen 9% und 27%. Dies ist deutlich unter der theoretisch maximalen Auslastung und liegt u.a. daran, dass das ÖV-Angebot auf die Spitzenbelastung ausgelegt ist. Während den Spitzenzeiten sind Busse und Züge im Regionalen Personenverkehr in der Lastrichtung sehr gut ausgelastet oder sogar überlastet. In den Randzeiten ist dagegen die Auslastung häufig sehr viel tiefer.

Vergleicht man die Auslastung der verschiedenen Angebotskategorien, zeigen sich kleinere Unterschiede:

- Die höchste Auslastung zeigt sich beim Schmalspurbahnangebot, insbesondere in Agglomerationen, gefolgt vom Normalspurangebot. Die tiefste Auslastung hat das Busangebot. Der direkte Vergleich zwischen den Bus- und den Bahnangeboten wird allerdings verzerrt durch die unterschiedliche Berechnung des Platzangebotes. Während bei Bussen sowohl Sitzplätze als auch Stehplätze zum Platzangebot zählen, werden bei Eisenbahnen nur die Sitzplätze berücksichtigt. Würde man die Auslastung des Busangebotes nur auf die Sitzplätze beziehen, würde sich abhängig vom Verhältnis zwischen Sitz- und Stehplätzen eine mehr oder weniger spürbar höhere Auslastung des Busangebotes ergeben. Die Unterschiede zwischen den Normalspur- und den Schmalspurangeboten dürften weniger auf die Spurbreite zurückzuführen sein, sondern viel mehr nachfragebedingt zu erklären sein (auch wenn das Platzangebot in Schmalspurzügen aufgrund der kleineren Wagen häufig etwas geringer ist)
- Die Auslastung der Bus- und Schmalspurbahnangebote ist im Agglomerationsverkehr leicht höher als in der Kategorie Überland/Berg.

Bezüglich der einzelnen Angebote lässt sich Folgendes feststellen:

- Die Kategorie **Bus Agglomerationsverkehr** hat in allen Jahren einen durchschnittlichen Auslastungsfaktor von 12% bis 13%.
- Die durchschnittliche Auslastung der **Busse Überland/Berg** liegt in den Jahren 2005 bis 2011 zwischen 9% und 10%. Beim Angebot Bus Überland/Berg sind die grössten Spannweiten in der Auslastung zu erkennen: Die Minimalwerte liegen in allen Jahren bei 0 bis 1% und die Maximalwerte schwanken zwischen 47% bis 73%.
- Bei der Kategorie **Eisenbahn Normalspur Agglomeration/Überland** sind Mittelwerte zwischen 16% und 18% auszumachen. Die Minimalwerte liegen zwischen 8% bis 12% und die Maximalwerte weisen Auslastungen zwischen 35% und 46% auf.
- Die durchschnittliche Auslastung des **Angebots Schmalspur Agglomeration** betrug in den vergangenen Jahren zwischen 25% und 27%. Die Minimalwerte lagen dabei in einer Spanne zwischen 13% und 14% und die Maximalwerte betrugen 36% bis 41%.
- Die Auslastung des **Angebots Schmalspur Überland/Berg** zeigt verglichen mit dem Angebot Agglomeration einen ziemlich unterschiedlichen Verlauf. Die mittlere Auslastung

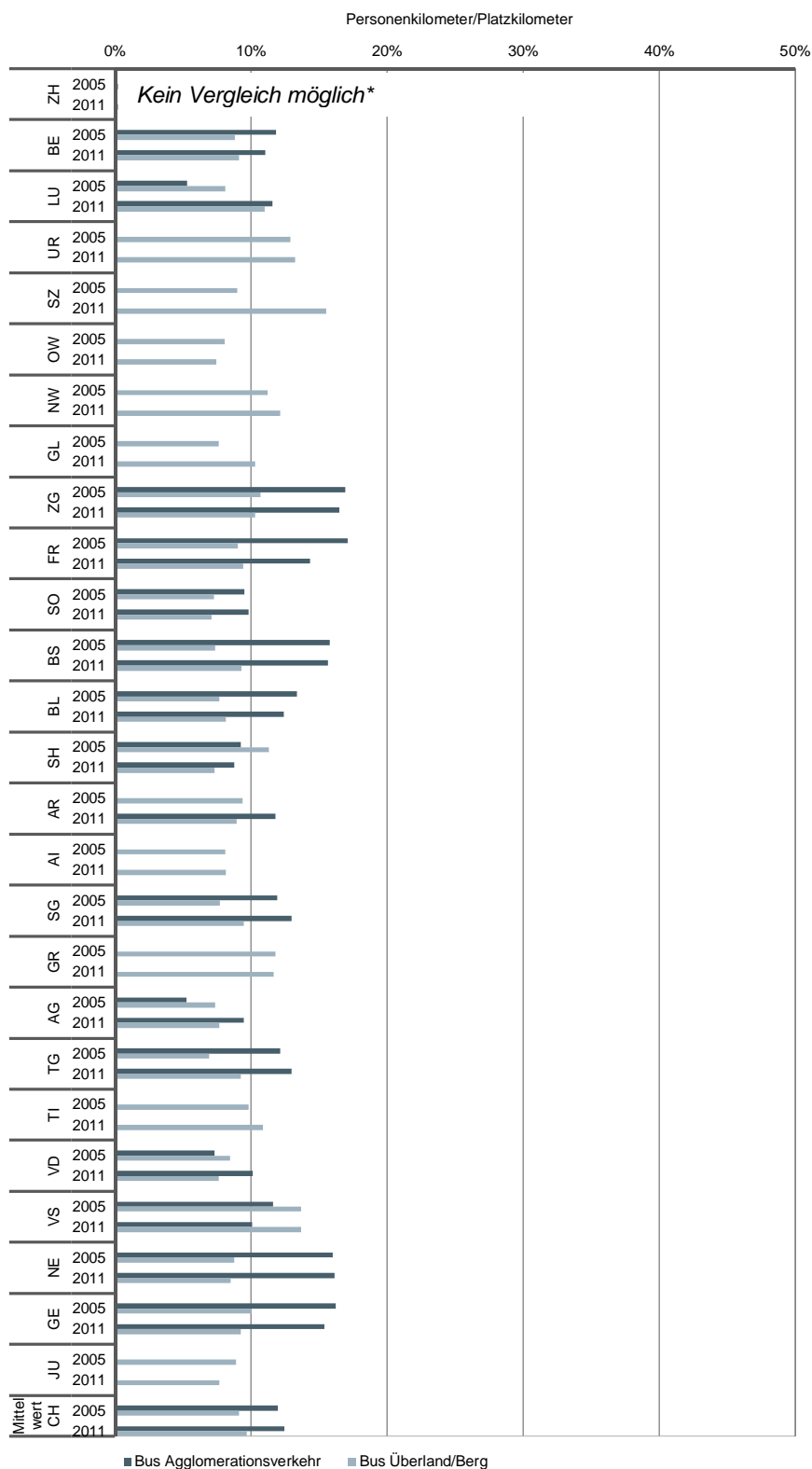
der Kategorie Schmalspur Überland/Berg ist mit Werten zwischen 20% bis 23% leicht tiefer. Auch die Tiefstwerte der Auslastung sind mit Werten zwischen 1% bis 10% unterhalb der Tiefstwerte der Kategorie Schmalspur Agglomeration. Demgegenüber weist das Angebot Überland/Berg hohe Maximalwerte auf, welche sogar leicht über den Maximalwerten der Kategorie Schmalspur Agglomeration liegen.

4.5.2 Entwicklung der Auslastung im RPV in den verschiedenen Kantonen

In den nachfolgenden Abbildung 4-13 bis Abbildung 4-15 wird die Entwicklung der durchschnittlichen Auslastung basierend auf einem Vergleich zwischen den Jahren 2005 und 2011 differenziert für die Kategorien Bus Agglomeration, Bus Überland/Berg, Eisenbahn Normalspur Agglomeration/Überland, Eisenbahn Schmalspur Agglomeration und Eisenbahn Schmalspur Überland/Berg für die einzelnen Kantone gezeigt. Auf eine Auswertung der Mischkategorie Diverses wird wiederum verzichtet:

- Gemäss der Abbildung 4-13 ist bei der Kategorie Bus Agglomeration kein eindeutiges Muster erkennbar, ob die Auslastung von 2005 zu 2011 steigt oder sinkt. Dabei sei allerdings auch erwähnt, dass nicht in allen Kantonen ein Angebot Bus Agglomeration vorhanden ist. Demgegenüber wird die Kategorie Bus Überland/Berg in allen Kantonen angeboten wie auch nachgefragt. Trotzdem ist auch hier keine eindeutige Entwicklung erkennbar. Vielmehr weisen beide Jahre eine ähnlich hohe Auslastung beim Angebot Bus Überland/Berg auf.
- Die Abbildung 4-14 zeigt die Entwicklung der Auslastung der Kategorie Eisenbahn Normalspur Agglomeration/Überland. Hier ist beim Grossteil der Kantone eine Zunahme der Auslastung des Angebots zwischen den Jahren 2005 und 2011 zu erkennen.
- Die Abbildung 4-15 präsentiert die Auslastungen für die Kategorien Eisenbahn Schmalspur Agglomeration und Eisenbahn Schmalspur Überland/Berg für die Jahre 2005 und 2011. Die Kategorie Eisenbahn Schmalspur Agglomeration wird in kaum einem Kanton angeboten. Entsprechend ist keine allgemeingültige Aussage zur Entwicklung der Auslastung möglich. Bei der Kategorie Überland/Berg ist die Entwicklung je nach Kanton unterschiedlich.

Abbildung 4-13: Entwicklung der Auslastung der Kategorie Bus in den einzelnen Kantonen

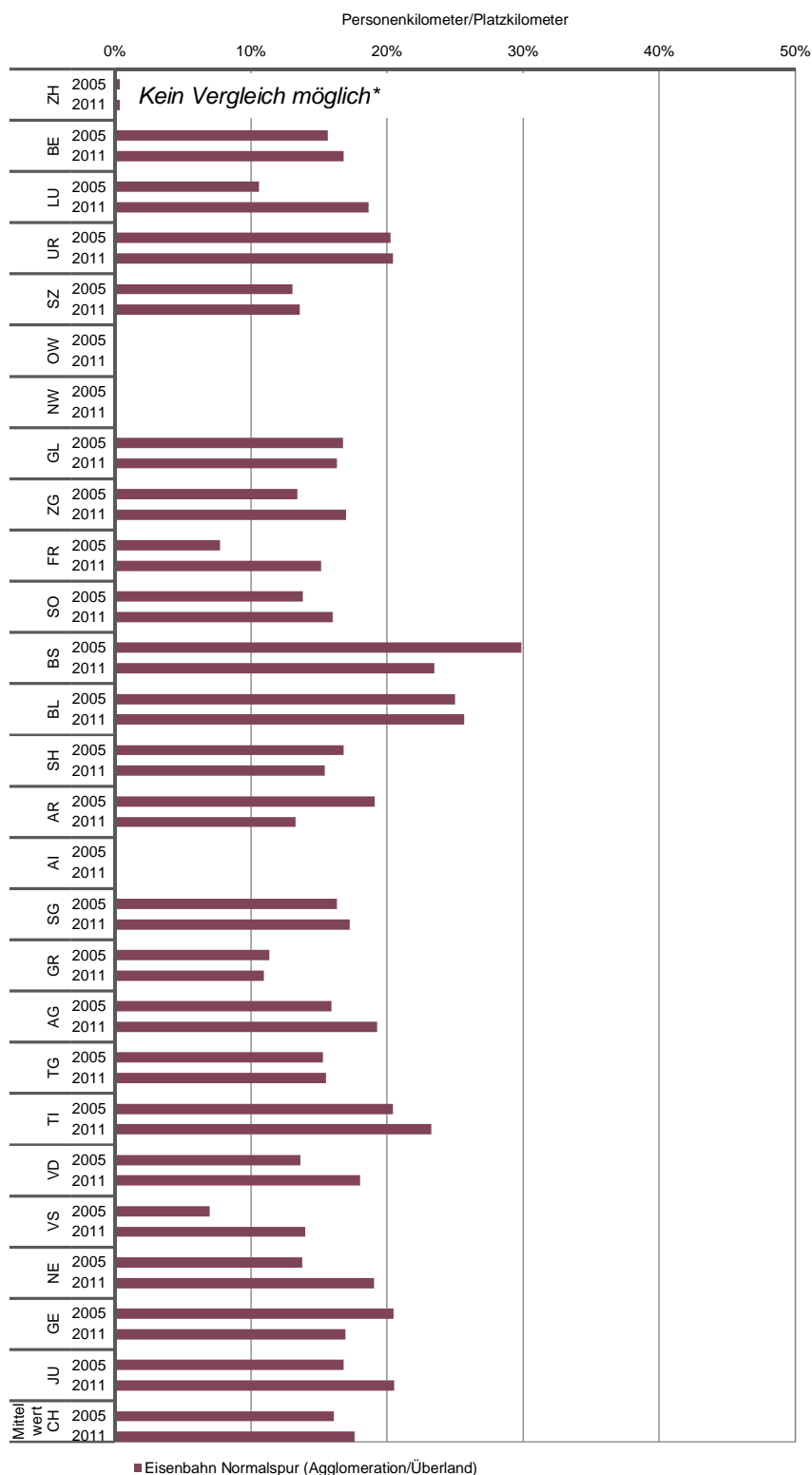


Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

* Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher fehlen entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Abbildung 4-14: Entwicklung der Auslastung der Kategorie Eisenbahn Normalspur in den einzelnen Kantonen

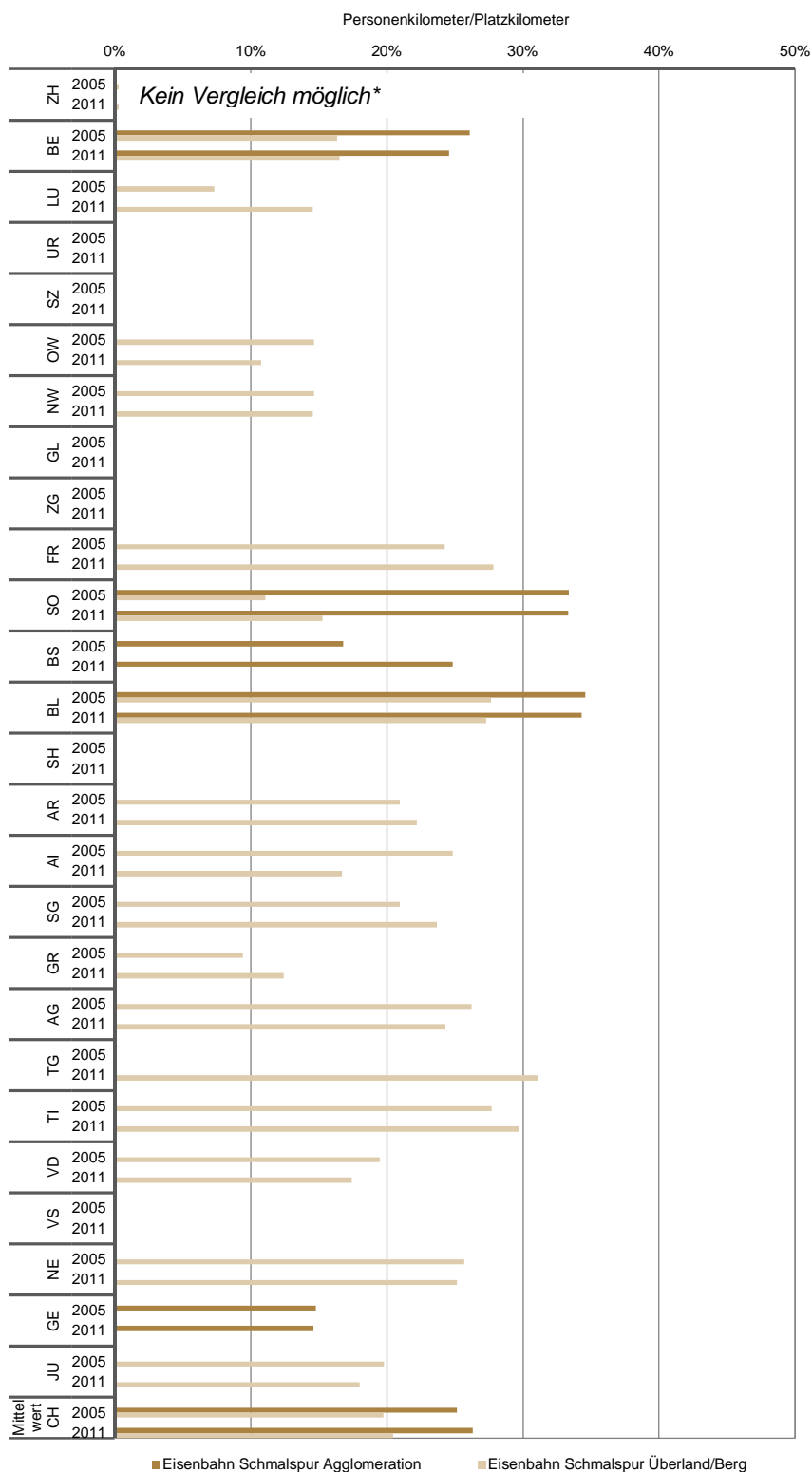


Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

* Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher fehlen entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Abbildung 4-15: Entwicklung der Auslastung der Kategorie Eisenbahn Schmalspur in den einzelnen Kantonen



Hinweis: Die Angaben zu den Jahren 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.
 * Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher fehlen entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.6 Entwicklung der Effizienz der Leistungserbringung

In diesem Abschnitt wird die Produktivität und Effizienz des Angebotes im RPV aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Dabei werden die folgenden Kennzahlen ausgewertet:

- Vollkosten pro Platzkilometer
- Kostendeckungsgrad

Bei den Auswertungen wird wiederum auf eine Auswertung der Sammelgefässe (Diverses) verzichtet.

4.6.1 Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer

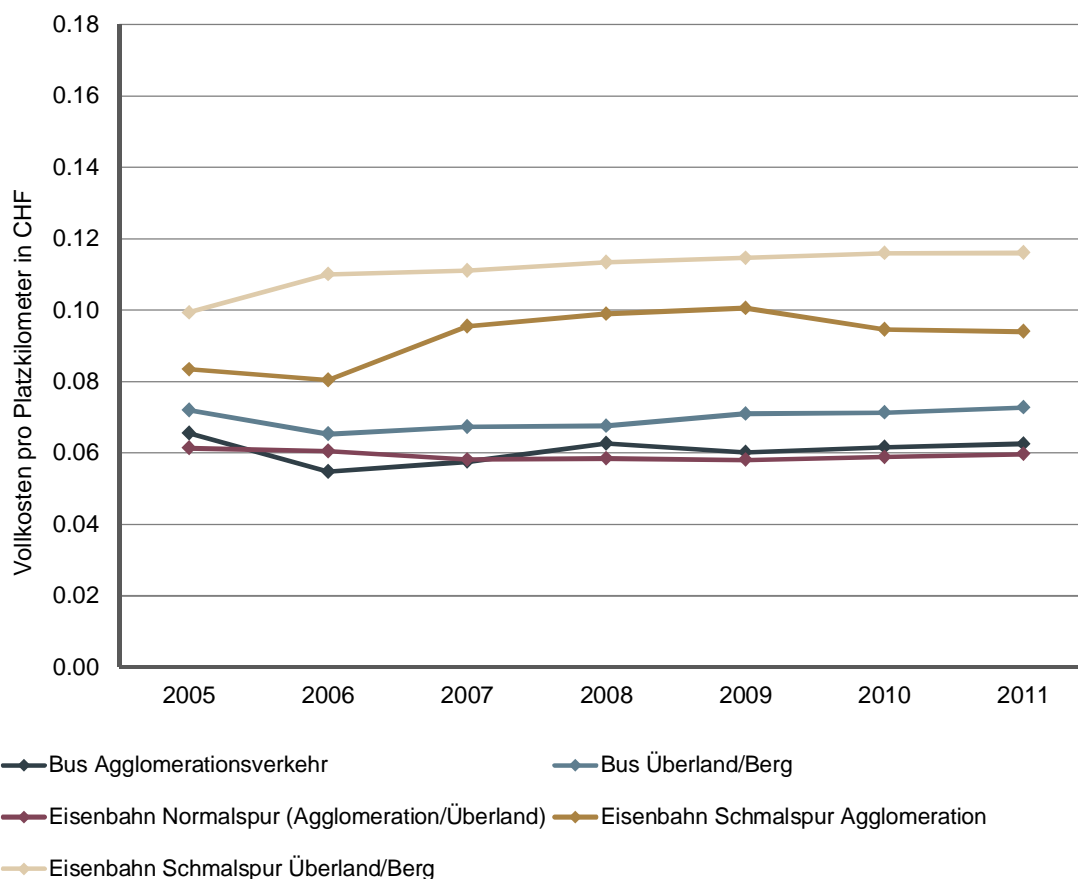
Die folgende Abbildung 4-16 zeigt die nominale⁵⁴ Entwicklung der Vollkosten pro für den Fahrgast nutzbaren produktiven Kilometer pro angebotenen Platz. Im Durchschnitt über alle berücksichtigten Angebote haben sich die Vollkosten pro Platzkilometer der verschiedenen Angebotskategorien von 2005 bis 2011 kaum verändert. Es gab einen leichten Rückgang um 0.25%. Unter Berücksichtigung der Teuerung wäre dieser Rückgang leicht stärker ausgefallen. Zwischen den einzelnen Angebotskategorien zeigen sich allerdings Unterschiede sowohl bezüglich der absoluten Höhe als auch bezüglich der Entwicklung der Vollkosten:

- **Schmalspurbahnen** weisen über die gesamte Periode betrachtet die höchsten Vollkosten pro Platzkilometer auf. Darüber hinaus sind sie zwischen 2006 und 2008 auch mit Abstand am stärksten angestiegen. Während sich die Vollkosten im Agglomerationsverkehr nach 2009 wieder reduziert haben, sind sie im Überland-/Bergverkehr auf hohem Niveau konstant geblieben. Über die gesamte Periode 2005 bis 2011 betrachtet, sind die Vollkosten pro Platzkilometer im Agglomerationsverkehr um 13% gestiegen. Für Angebote der Kategorie Überland/Berg betrug die Zunahme der Vollkosten pro Platzkilometer 17%.
- Die Vollkosten pro Platzkilometer bei den **Normalspurbahnen** sowie bei den **Busangeboten** sind bezüglich der Höhe der Kosten im Verhältnis zu den Platzkilometern und der Entwicklung zwischen 2005 und 2011 vergleichbar. Im Gegensatz zu den Angeboten mit Schmalspurbahnen sind die Vollkosten pro Platzkilometer zurückgegangen (Bus Agglomerationsverkehr und Eisenbahn Normalspur) bzw. nur leicht angestiegen (Bus Überland/Berg).

Für den Vergleich zwischen Bus- und Bahnangeboten ist zu berücksichtigen, dass für die Bahnangebote bei den Platzkilometern nur die Sitzplätze ausgewiesen werden, während bei den Busangeboten sowohl Sitz- als auch Stehplätze enthalten sind. Das Verhältnis von Vollkosten zu der tatsächlichen Anzahl Plätze dürfte daher bei der Bahn noch etwas tiefer sein als ausgewiesen.

⁵⁴ Die Entwicklung ist nicht bereinigt um die Teuerung.

Abbildung 4-16: Entwicklung der Vollkosten pro Platzkilometer differenziert nach Bus und Bahn von 2005 bis 2011



Hinweis: Die Angaben zu den Platzkilometern für die Jahre 2005 bis 2007 sind approximiert, wo die Angaben fehlen. Linien ohne entsprechende Angaben in sämtlichen Jahren, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.6.2 Entwicklung des Kostendeckungsgrades

Der Kostendeckungsgrad ist das Verhältnis des Erlöses zu den Vollkosten. Der Kostendeckungsgrad zeigt, inwiefern die Vollkosten des öV-Angebots aus den Erlösen der Fahrleistungserbringung gedeckt werden können. Zu den Erlösen der Fahrleistungserbringung zählen sämtliche der jeweiligen Linie zugeschriebenen Erlöse. Dazu gehören einerseits die Fahrausweiserlöse und die Entschädigungen der Tarifverbände für Einnahmenausfälle und andererseits die Entschädigungen von Kantonen, Gemeinden und/oder Dritten (Einkaufszentren, Schulgemeinden etc.) für einzelne zusätzliche Kurse und Linienerlängerungen.

Die nachfolgende Abbildung 4-17 zeigt die Entwicklung der Kostendeckungsgrade zwischen 2005 und 2011 für die unterschiedlichen Angebotskategorien im RPV. Dabei wurde wiederum auf eine Auswertung der Sammelkategorie Diverses verzichtet.

Die Abbildung zeigt, dass sich die Kostendeckungsgrade der einzelnen Angebote stark unterscheiden:

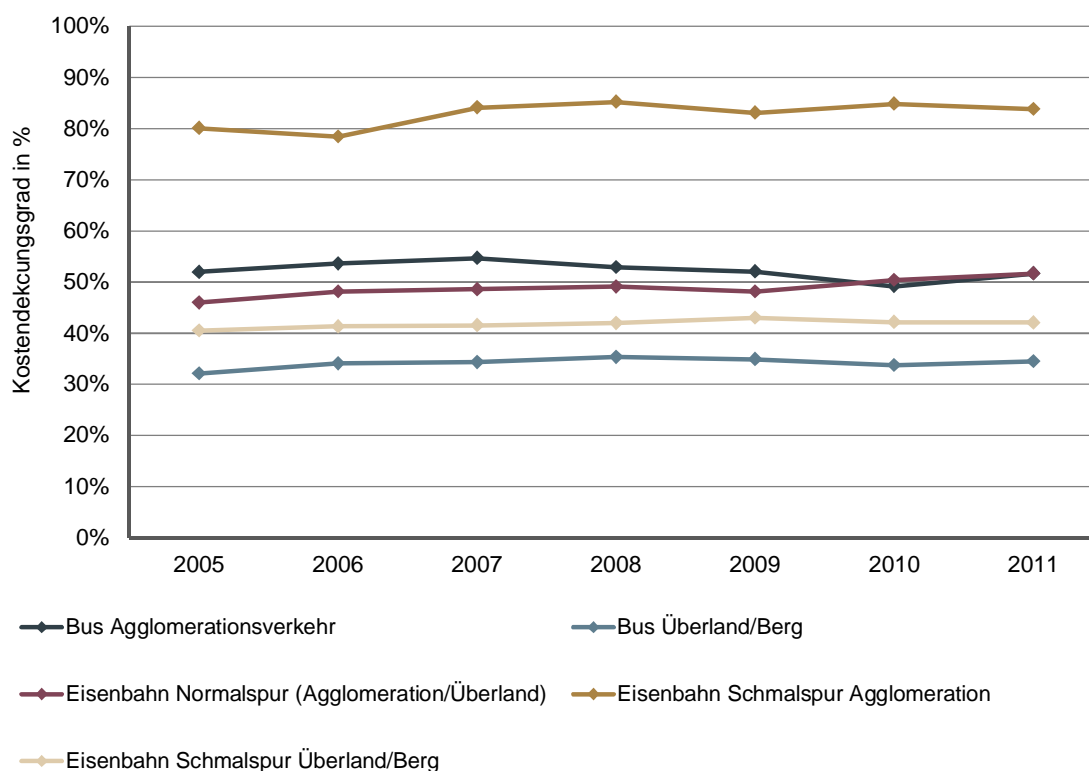
- Einen sehr hohen Kostendeckungsgrad weisen die Angebote der Kategorie Agglomerationsverkehr auf. Bei den Schmalspurbahnen beträgt der Kostendeckungsgrad im Jahr 2011 – trotz relativ hoher Vollkosten pro Platzkilometer – rund 84%. Bei den Busangeboten liegt der Kostendeckungsgrad bei rund 50%.
- Der Kostendeckungsgrad der Angebote Überland-/Berg ist gegenüber der Kategorie Agglomerationsverkehr tiefer. Bei den Angeboten der Schmalspurbahnen beträgt der Kostendeckungsgrad im Jahr 2011 rund 50%. Im Busverkehr liegt der Kostendeckungsgrad bei rund 35%.
- Der Kostendeckungsgrad des Normalspurbahnangebotes liegt mit rund 50% im Mittelfeld.

Die Unterschiede zwischen den Kostendeckungsgraden der einzelnen Angebotskategorien erstaunen nicht. So verzeichnen Angebote im Agglomerationsverkehr i.d.R. ein wesentlich höheres Fahrgastaufkommen, was sich insbesondere an der höheren Auslastung (vgl. Abbildung 4-12) der Angebote im Agglomerationsverkehr zeigt. Die Angebote Überland/Berg orientieren sich weniger stark an der tatsächlichen Nachfrage, sondern erfüllen eine Erschliessungsfunktion. Dabei richtet sich der Umfang des Angebotes nach den Vorgaben zur Mindesterschliessung gemäss Art 7 ARPV. Dies führt zu einer geringen Auslastung dieser Angebotskategorie mit entsprechend tieferem Kostendeckungsgrad.

Die in Abbildung 4-17 dargestellte Entwicklung der Kostendeckungsgrade für die einzelnen Angebote lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit Ausnahme des Angebotes Bus Agglomerationsverkehr ist der Kostendeckungsgrad sämtlicher Angebote ist seit 2005 gestiegen. Die Zunahme beträgt zwischen 7% und 12% Prozent.
- Betrachtet man nur den Zeitraum ab 2008, zeigt sich, dass sich die Kostendeckungsgrade der Angebote im Agglomerationsverkehr leicht verringert haben. Bei den Angeboten der Kategorie Überland/Berg ist die Entwicklung nicht eindeutig: Bei den Schmalspurbahnen hat sich der Kostendeckungsgrad erhöht, während er sich bei den Busangeboten leicht verringert hat.

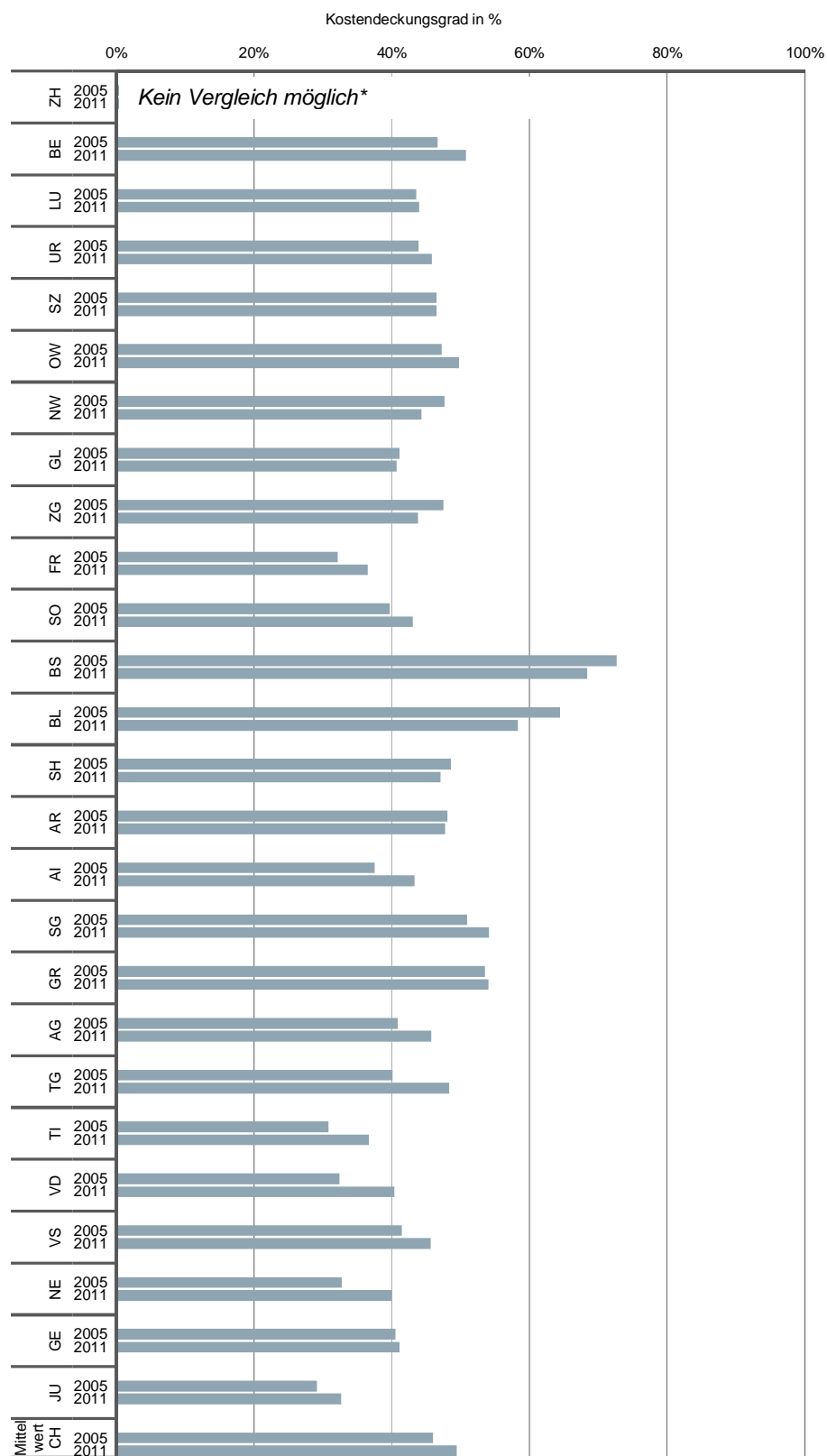
Abbildung 4-17: Entwicklung des Kostendeckungsgrads differenziert nach Bus und Bahn von 2005 bis 2011



Hinweis: Linien, wo die Angaben fehlen, wurden nicht berücksichtigt.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Beim Verhältnis von Erlös zu Vollkosten sind nicht nur zwischen den Kategorien, sondern auch zwischen den Kantonen grosse Unterschiede zu erkennen sowohl bezüglich der Entwicklung der Kostendeckungsgrade als auch bezüglich der Höhe der Kostendeckungsgrade des öV-Angebotes (vgl. Abbildung 4-18). Allerdings sind keine Muster ersichtlich, dass Stadtkantone tendenziell höhere Kostendeckungsgrade aufweisen als weniger dicht besiedelte ländliche Kantone. Vielmehr zeigt sich, dass das öV-Angebot in den meisten Kantonen einen Kostendeckungsgrad zwischen 40% und 60% aufweist. Einen tieferen Kostendeckungsgrad im Jahr 2011 erreicht das öV-Angebot in den Kantonen Freiburg, Tessin und Jura. Einen Kostendeckungsgrad von über 60% erreicht das öV-Angebot im Jahr 2011 in den Kantonen Basel-Stadt.

Abbildung 4-18: Entwicklung des Kostendeckungsgrads in den einzelnen Kantonen

Hinweis: Linien, wo die Angaben fehlen, wurden nicht berücksichtigt.

* Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.7 Entwicklung der Abgeltungen und der Finanzierung des RPV

In diesem Abschnitt ist dargestellt, wie sich die von den einzelnen Kantonen bezahlten Abgeltungen pro Kanton insgesamt, differenziert nach Angebotstyp sowie im Verhältnis zur Bevölkerung in den Kantonen entwickelt haben. Dabei zu beachten gilt, dass es zwei Arten von Abgeltungen gibt: Die von Bund und Kantonen gemeinsam geleisteten Abgeltungen sowie die Abgeltungen Dritter.

Gemäss dem Leitfaden⁵⁵ entsprechen die von Bund und Kantonen gemeinsam geleisteten Abgeltungen den ungedeckten Kosten (Vollkosten abzüglich Erlöse) für das gemeinsam bestellte und abgeltungsberechtigte Angebot. Die Abgeltungen Dritter kommen zum Tragen, wenn ein Teil der Leistung einer Linie nicht abgeltungsberichtigt ist, weil es sich um ein zu grosses Angebot⁵⁶, um Ortsverkehr, Ausflugsverkehr oder Mehrfachbedienungen handelt. In diesen Fällen sind die ungedeckten Kosten dieser „Überangebote“ und der vom Bund nicht anerkannten Angebote von den Kantonen und den Gemeinden zu tragen.

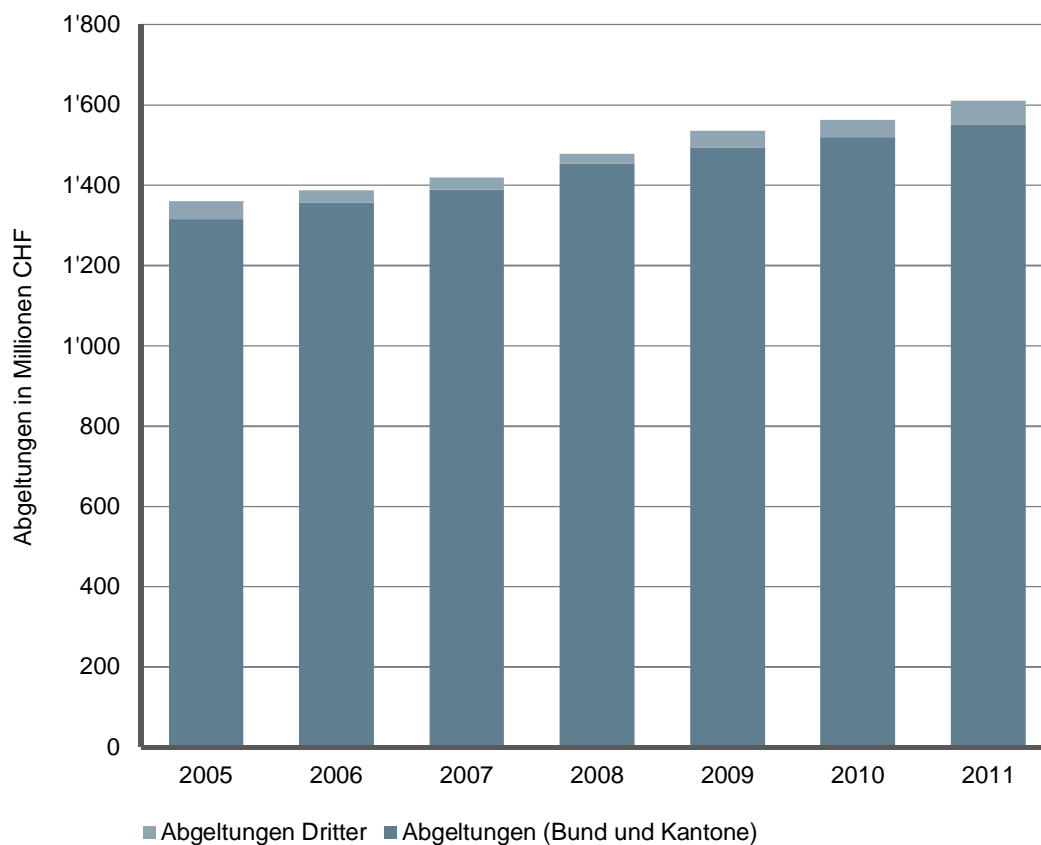
⁵⁵ BAV (2008), Leitfaden Kennzahlen RPV.

⁵⁶ Kurspaare, die über das Angebot hinausgehen, an denen sich der Bund gestützt auf die Nachfrage beteiligt.

4.7.1 Entwicklung der Abgeltungen insgesamt

Die Entwicklungen der Abgeltungen für den RPV sind sowohl für das abgeltungsberechtigte Angebot als auch für die Finanzierung eines allfälligen „Überangebots“ (Abgeltungen Dritter) in der Abbildung 4-19 dargestellt. Die Abbildung zeigt, dass die Abgeltungen im RPV seit 2005 stetig zugenommen haben. Der Zuwachs von 2005 bis 2011 beträgt insgesamt 18%, wobei die Abgeltungen von Bund und Kantonen um 18% und die Abgeltungen Dritter um 34% angestiegen sind. Das Angebot im RPV inkl. „Überangebot“ wird im Jahr 2011 mit etwas über 1.6 Mrd. CHF unterstützt. Dies entspricht einem Betrag von rund 200 CHF pro Einwohner und Jahr.

Abbildung 4-19: Entwicklung der Abgeltungen von 2005 bis 2011



Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Gemäss der folgenden Abbildung 4-20 wird der Grossteil der Abgeltungen für die Kategorie Eisenbahn Normalspur Agglomeration/Überland aufgewendet. Demgegenüber werden für die Kategorien Bus Diverses und Eisenbahn Schmalspur Agglomeration verhältnismässig wenig Abgeltungen bezahlt.

- Der höchste prozentuale Anstieg der Abgeltungen zwischen den Jahren 2005 und 2011 ist bei der Kategorie Bus mit 23% auszumachen. Dabei haben insbesondere beim Angebot Bus Agglomerationsverkehr die bezahlten Abgeltungen mit einem Zuwachs von 28% am stärksten zugenommen.
- Bei der Kategorie Eisenbahn Normalspur wurden 2011 im Vergleich zum Jahr 2005 insgesamt 16% mehr Abgeltungen bezahlt. Dabei haben die Abgeltungen beim Angebot Diverses (Verdichtungszüge etc.) um 102% zugenommen.
- Der Zuwachs bei den Abgeltungen der Kategorie Eisenbahn Schmalspur betrug von 2005 bis 2011 17%. Die höchsten Zuwächse bei den Abgeltungen fanden beim Agglomerationsverkehr mit 22% und dem Angebot Überland/Berg mit 27% statt.
- Über alle Kategorien hinwegbetrachtet haben die Abgeltungen um 20% zugenommen.

Weiter kann der Abbildung entnommen werden, dass die Abgeltungen im Agglomerationsverkehr am stärksten zugenommen haben.

Abbildung 4-20: Entwicklung der Abgeltungen differenziert nach Bus und Bahn

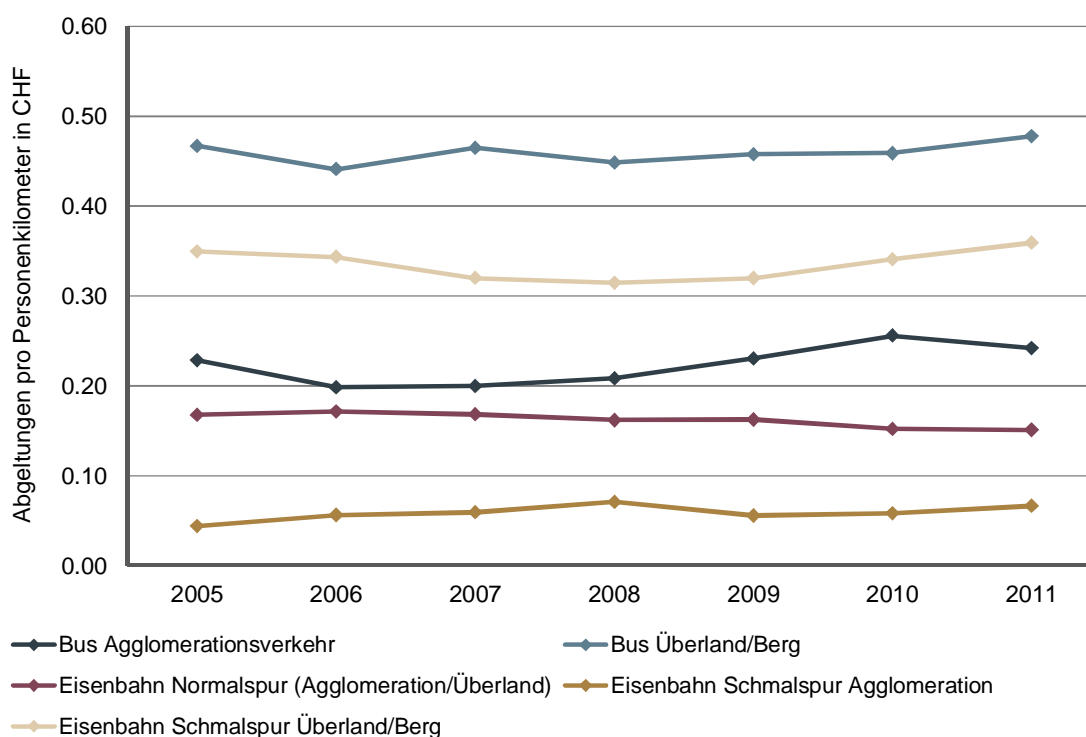
Angebot	Abgeltungen 2005 in Mio. CHF	Abgeltungen 2011 in Mio. CHF	Δ in %
Bus			
Agglomeration	55	• 71	• 28%
Überland/Berg	382	• 471	• 23%
Diverses	21	• 23	• 9%
Total	459	• 565	• 23%
Eisenbahn Normalspur			
Agglomeration / Überland	612	670	10%
Diverses	43	87	102%
Total	655	756	16%
Eisenbahn Schmalspur			
Agglomeration	13	16	• 22%
Überland/Berg	111	142	• 27%
Diverses	122	131	• 7%
Total	246	289	• 17%
Gesamttotal	1'360	1'611	20%

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

Um auch die Entwicklung der Nachfrage zu berücksichtigen, werden die Abgeltung pro Personenkilometer ermittelt. Dabei zeigt sich, dass die absolute Zunahme der Abgeltungen auf die Zunahme der Nachfrage zurückzuführen ist. Insgesamt sind die Abgeltungen pro Platzkilometer zwischen 2005 und 2011 gesunken, nämlich von 22 Rappen pro Personenkilometer auf 20 Rappen pro Personenkilometer. Dies entspricht einer Abnahme von 5%. Die Abbildung 4-21 zeigt, dass sich die Entwicklungen der Abgeltungen pro Personenkilometer zwischen 2005 und 2011 je nach Angebot unterscheiden:

- Zugenommen haben die Abgeltungen pro Personenkilometer in den Kategorien Bus Agglomerationsverkehr, Bus Überland-/Berg, Eisenbahn Schmalspur Agglomeration und Eisenbahn Schmalspur Überland-/Berg.
- Abgenommen haben die Abgeltungen pro Personenkilometer in der Kategorie Eisenbahn Normalspur.

Abbildung 4-21: Entwicklung der Abgeltungen pro Personenkilometer differenziert nach Bus und Bahn von 2005 und 2011



Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.7.2 Entwicklung der Abgeltungen im RPV in den verschiedenen Kantonen

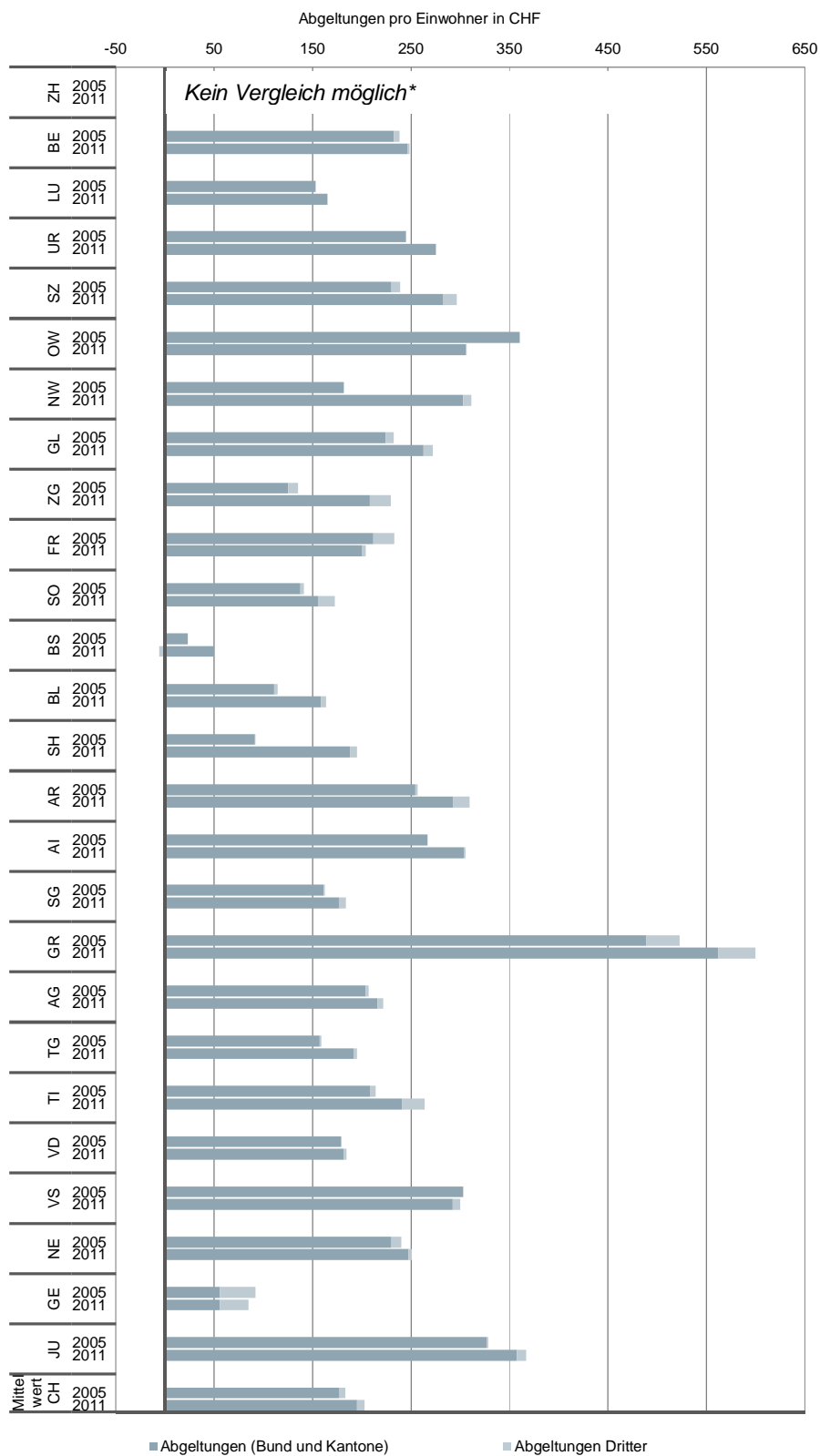
In der Abbildung 4-22 werden die Abgeltungen pro Einwohner für die Jahre 2005 und 2011 für die einzelnen Kantone gezeigt. Die Abgeltungen pro Einwohner sind in allen Kantonen bis auf Obwalden, Freiburg und Wallis zwischen 2005 und 2011 gestiegen. Im schweizerischen

Durchschnitt betrug der Anstieg der Abgeltungen Bund und Kantone sowie Dritter pro Einwohner rund 10%.

Die höchsten Abgeltungen pro Einwohner werden im Kanton Graubünden mit einem Betrag von 562 CHF pro Einwohner im Jahr 2011 bezahlt. Die tiefsten Abgeltungen pro Einwohner werden im Kanton Basel-Stadt mit einem Betrag von 44 CHF pro Einwohner ausbezahlt. Die deutlichen Unterschiede zwischen den beiden Kantonen können wie folgt erklärt werden:

- Im Kanton Basel-Stadt übernehmen viele Ortsverkehrslinien die Erschliessung des mehrheitlich städtischen und damit dichtbevölkerten Gebiets.
- Demgegenüber ist der Kanton Graubünden ein grossflächiger Kanton mit einer tiefen Bevölkerungsdichte. Darüber hinaus stammt ein hoher Anteil der Verkehrsnachfrage im Kanton Graubünden von nicht im Kanton wohnenden Fahrgästen.

Abbildung 4-22: Entwicklung der Abgeltungen pro Einwohner in den einzelnen Kantonen



* Angebote wurden im Kanton Zürich Rahmen einer Pauschalvereinbarung bestellt. Daher entsprechende Kennzahlen.

Datenquelle: Kennzahlensystem RPV des BAV

4.7.3 Entwicklung der Finanzierung des RPV

a) Höhe und Entwicklung Kantonsquoten

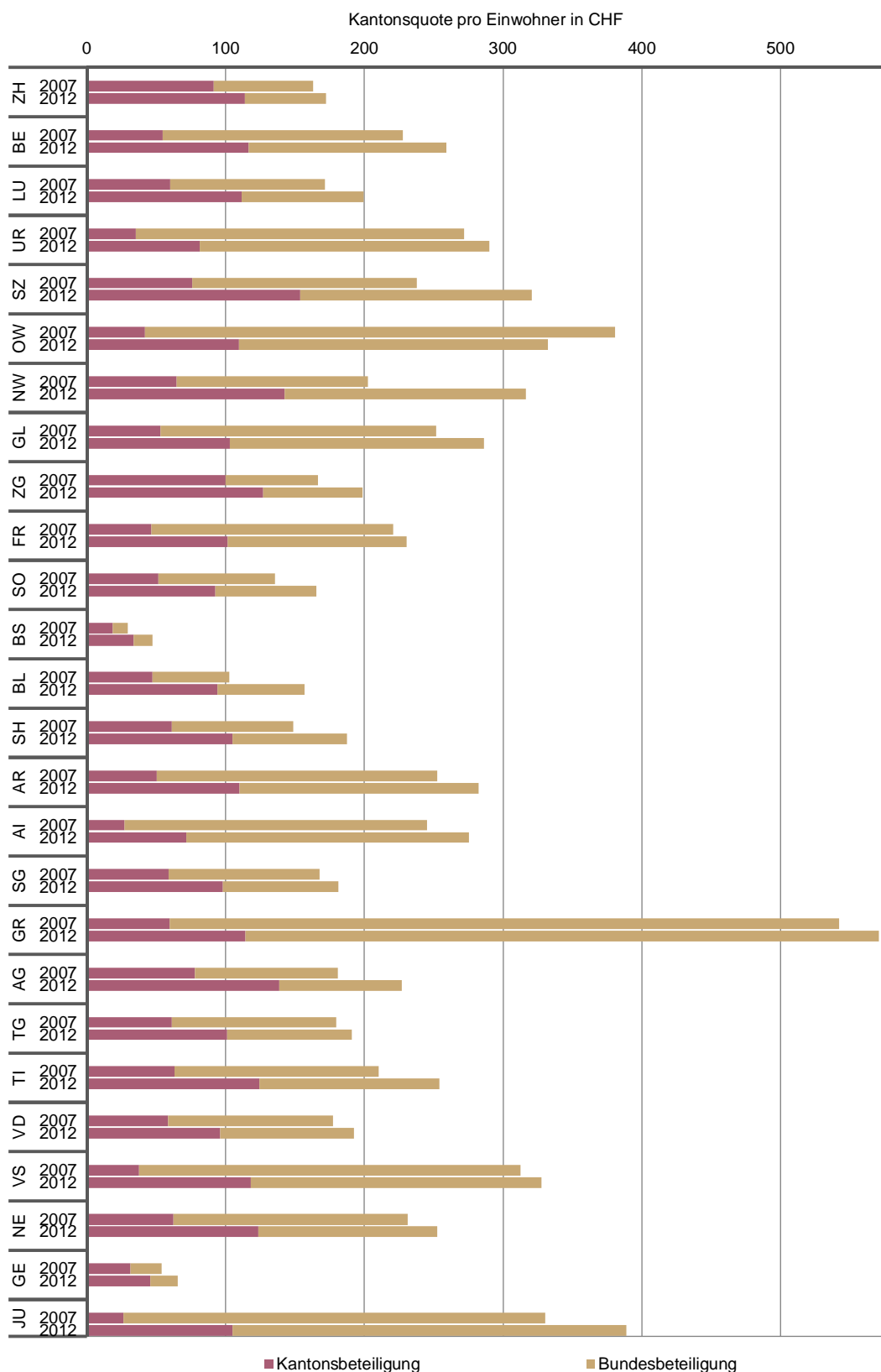
Die Abgeltungen an die Kosten des RPV werden durch den Bund und den Kanton gemeinsam getragen. Mit der Kantonsquote legt der Bund für jeden Kanton das Ausmass der Abgeltungen an den RPV fest. Die Kantonsquote entspricht der Summe der Mittel des Kantons und des Bundes, die für die Mitfinanzierung des RPV zur Verfügung steht. Über alle Kantone betrachtet beträgt dabei der Bundesanteil 50% der Summe der Kantonsquoten. Die Berechnung der jeweiligen Kantonsbeteiligung des Bundes richtet sich nach den strukturellen Voraussetzungen des Kantons. Diese werden durch die Bevölkerungsdichte sowie die Privatbahnlänge pro Einwohner gemessen.⁵⁷

Die Abbildung 4-23 zeigt für die einzelnen Kantone die Höhe der Kantonsquote pro Einwohner sowie die Finanzierungsanteile von Bund- und Kantonen.

- Mit Abstand die grösste Kantonsquote (571 CHF pro Einwohner im Jahr 2012) pro Einwohner und den grössten Finanzierungsanteil des Bundes weist der Kanton Graubünden auf. Der Kanton finanziert dabei lediglich 20% des öV-Angebotes durch eigene Mittel. Der Grund dafür ist, dass der Kanton Graubünden neben einer geringen Bevölkerungsdichte auch ein relativ langes Schienennetz aufweist.
- Die tiefste Kantonsquote pro Einwohner weisen die beiden Stadtkantone Basel-Stadt (47 CHF pro Einwohner im Jahr 2012) und Genf (66 CHF pro Einwohner) auf. Diese Kantone haben auch die tiefsten Finanzierungsanteile des Bundes. Die Kantone finanzieren jeweils 70% des Angebotes selber. Dieser Wert ist – wenn man die Vorgehensweise zur Berechnung des Kantonsanteils berücksichtigt – nicht überraschend. Neben einer hohen Bevölkerungsdichte haben beide Kantone ein vergleichsweise kleines Schienennetz pro Einwohner.

⁵⁷ Für eine detaillierte Herleitung der Berechnung wird auf die Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) verwiesen.

Abbildung 4-23: Entwicklung der Kantonsquote pro Einwohner in den einzelnen Jahren



Hinweis: Erhöhung der Kantonsbeteiligung ist auf den NFA zurückzuführen. Im Rahmen des NFA sank der durchschnittliche Bundesanteil von 69% auf 50%.

Datenquelle: Kennzahlensystem Kantonsquote des BAV

Betrachtet man die Entwicklung der Kantonsquoten pro Einwohner sowie die Finanzierungsanteile zwischen 2007 und 2012, zeigt sich Folgendes:

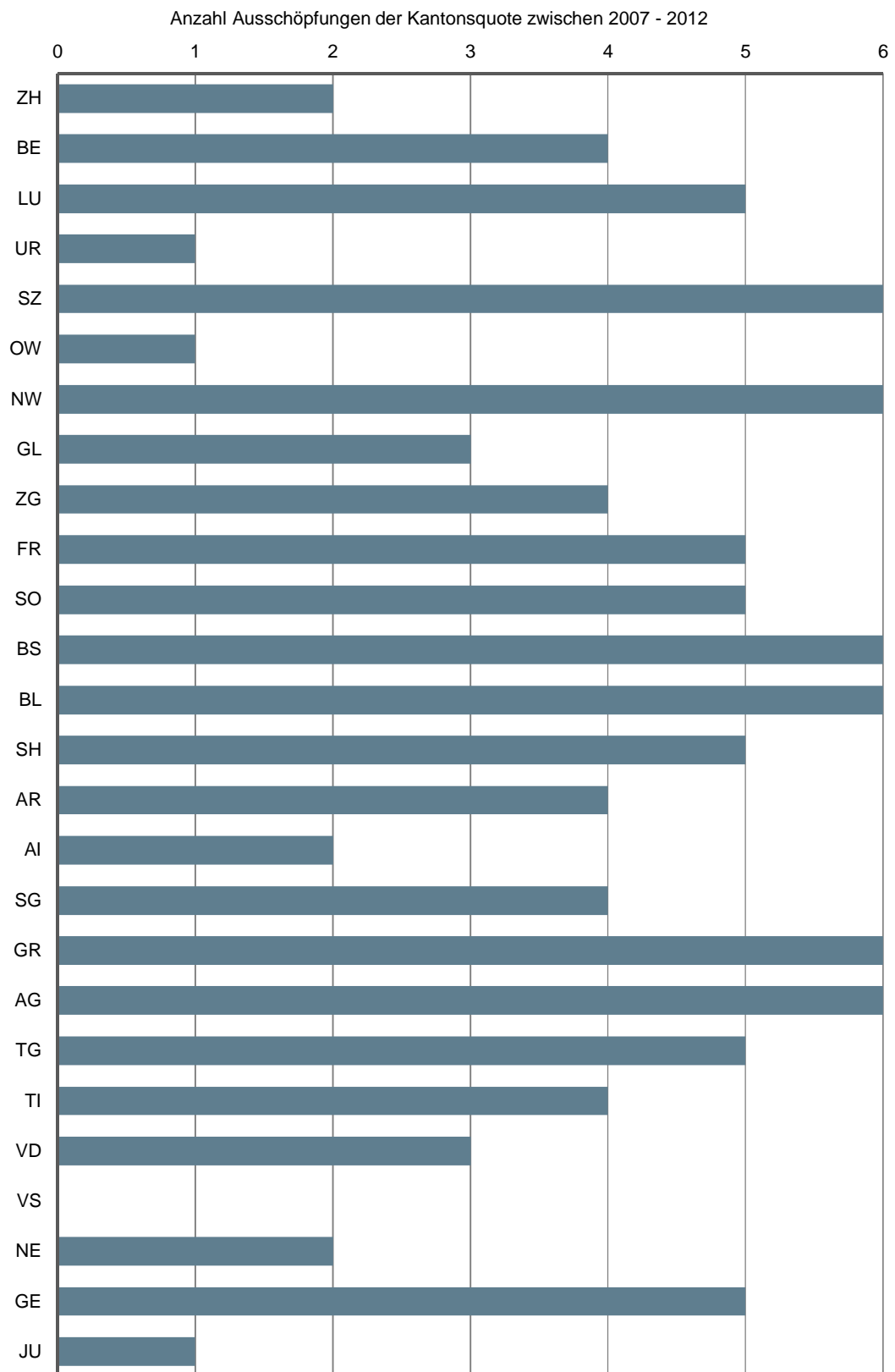
- Die Kantonsquote pro Einwohner hat in praktisch allen Kantonen zugenommen. Die Höhe der Zunahme liegt zwischen 4 und 60%. Einzige Ausnahme bildet der Kanton Obwalden mit einer Reduktion seit 2007 von 13%.
- Die Bundesanteile haben in sämtlichen Kantonen abgenommen. Der Grund dafür ist die Neuregelung im Rahmen der Einführung des NFA, welche dazu führte, dass der durchschnittliche Finanzierungsanteil des Bundes von 69% auf 50% gesenkt wurde. Trotz dieser einheitlichen Regelung haben sich die Finanzierungsanteile nicht in allen Kantonen gleichmässig verändert. Die Unterschiede bei der Entwicklung der Finanzierungsanteile zwischen den einzelnen Kantonen sind darauf zurückzuführen, dass bei der Berechnung der Kantonsbeteiligung die Finanzkraft ab 2008 nicht mehr berücksichtigt wurde. Dies führte dazu, dass der Finanzierungsanteil der finanzschwachen Kantone tendenziell stärker gestiegen ist, als bei den finanzstarken Kantonen.

b) Ausschöpfung der Kantonsquote

Die Kantonsquote zeigt, wie viele Finanzmittel für die Finanzierung des RPV zur Verfügung stehen. Ob der zur Verfügung stehende Betrag ausgeschöpft wird, hängt vom Umfang und den nicht gedeckten Kosten des bestellten Angebotes ab. Nachfolgend wird untersucht, ob die Kantonsquote jeweils ausgereicht hat, um das von den Kantonen gewünschte Angebot zu finanzieren. Dazu wird einerseits untersucht, wie häufig Kantonsquoten ausgeschöpft wurden, andererseits wie häufig die Kantonsquoten sogar überschritten wurden.

Die Abbildung 4-24 zeigt in wie vielen Jahren zwischen 2007 und 2012 die Kantonsquote in den einzelnen Kantonen vollständig ausgeschöpft wurde:

- Die sechs Kantone Schwyz, Nidwalden, Basel-Stadt, Basel-Land, Graubünden und Aargau haben die Kantonsquote in sämtlichen Jahren vollständig ausgeschöpft.
- Die Kantone Luzern, Freiburg, Solothurn, Schaffhausen, Thurgau und Genf haben die Kantonsquote ebenfalls häufig ausgeschöpft.
- Im Mittelfeld liegen die Kantone Bern, Zürich, Glarus, Zug, Appenzell-Innerrhoden, St. Gallen, Tessin, Waadt und Neuenburg. Diese Kantone haben die Kantonsquote in rund der Hälfte (+/- 1 Jahr) aller betrachteten Jahre ausgeschöpft.
- Eher selten haben die Kantone Uri, Obwalden sowie Jura die Kantonsquote ausgeschöpft.
- Der Kanton Wallis hat – als einziger Kanton – in der betrachteten Zeitperiode die Kantonsquote nie ausgeschöpft.

Abbildung 4-24: Anzahl Jahre mit Ausschöpfung der Kantonsquote zwischen 2007 und 2012

Datenquelle: BAV

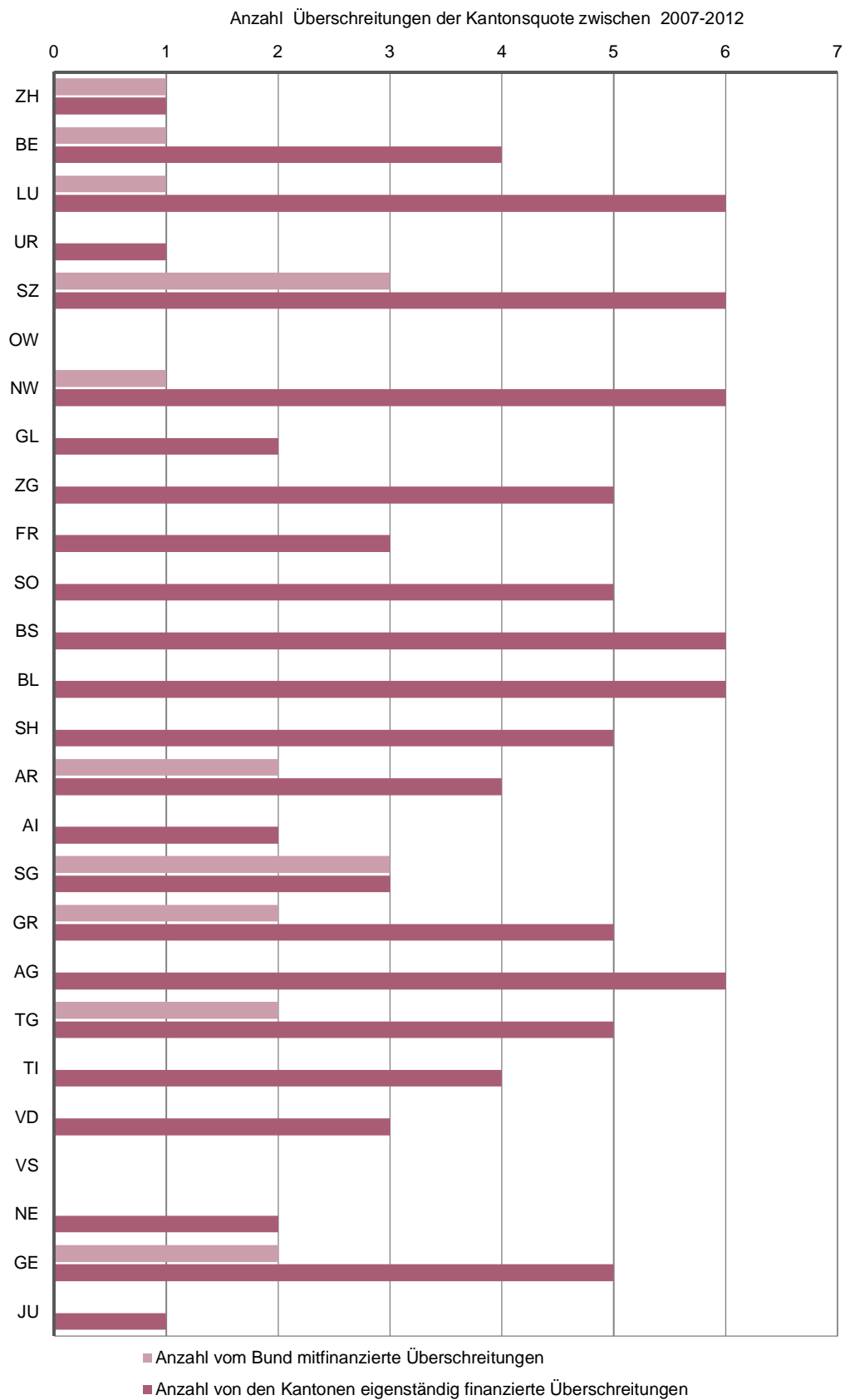
Die Abbildung 4-24 zeigt, wie häufige die Kantonsquote in den Jahren 2007 bis 2012 überschritten wurde. Dabei werden unterschieden zwischen vom Bund bewilligten und mitfinanzierten Überschreitungen der Kantonsquote und von den Kantonen alleine finanzierte Überschreitungen der Kantonsquote.

- Vom Bund werden die Überschreitungen⁵⁸ der Kantonsquote in der Regel bewilligt für einmalige Sonderabschreibungen oder ähnliches. Die Abbildung zeigt, dass dies vergleichsweise selten der Fall ist. Die Kantone Schwyz und St. Gallen weisen mit drei vom Bund bewilligten Überschreitungen die höchste Anzahl auf. Je 2 Mal wurde eine Überschreitung in den Kantonen Appenzell-Ausserrhoden, Graubünden und Thurgau bewilligt. Je 1 Mal in den Kantonen Bern, Zürich, Nidwalden und Jura. Insgesamt beträgt der Betrag für die vom Bund mitfinanzierten Überschreitungen der Kantonsquote zwischen 2007 und 2013 20.7 Mio. CHF. Das sind rund 0.2% der gesamten zur Verfügung stehenden Kantonsquote in dieser Periode.
- Vom Bund nicht mitfinanzierte Überschreitungen der Kantonsquote erfolgen dann, wenn das von den Kantonen gewünschte Angebot, die mit der Kantonsquote vorgegebenen finanziellen Möglichkeiten übersteigt. Im Vergleich mit den bewilligten Überschreitungen kommt dies wesentlich häufiger vor:
 - Insgesamt 12 der 26 Kantone (Schwyz, Nidwalden, Zug, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Land, Schaffhausen, Graubünden, Aargau, Thurgau und Genf) finanzieren das Angebot im RPV regelmässig zusätzlich.
 - In rund der Hälfte (+/- 1 Jahr) der betrachteten Zeitperiode haben die Kantone Bern, Glarus, Freiburg, Appenzell-Ausserrhoden, Appenzell-Innerrhoden, St. Gallen, Tessin, Waadt und Neuenburg das Angebot im RPV zusätzlich finanziert.
 - Nur einmal haben die Kantone Zürich, Uri und Jura die Kantonsquote überschritten und zusätzliche Angebote im RPV finanziert. Einzig die Kantone Wallis und Obwalden haben die Kantonsquote nie überschritten

Die von den Kantonen alleine finanzierten Erhöhungen der Kantonsquote belaufen sich in der Periode 2007 bis 2012 auf rund 239 Mio. CHF. Das sind rund 2.5% der gesamten zur Verfügung stehenden Kantonsquote in dieser Periode.

⁵⁸ Berücksichtigt werden Überschreitungen ab einem Betrag von 1'000 CHF.

Abbildung 4-25: Anzahl Überschreitungen der Kantonsquote zwischen 2007 und 2012



Datenquelle: BAV

4.8 Schlussfolgerungen

Mit der Einführung des Bestellverfahrens im Jahr 1996 wollte man einerseits die unterschiedlichen Finanzierungsquellen abschaffen sowie die Ungleichbehandlung zwischen SBB und KTU beseitigen. Andererseits wollte man aber auch die Effizienz (Verhältnis Abgeltungsbeitrag / Angebot im RPV) erhöhen. Dies wurde, wie die Evaluation 2005 gezeigt hat, auch erreicht. Seit 2005 wurde das Bestellverfahren laufend weiterentwickelt.

Die Auswertung der Kennzahlen zeigt, dass die Effizienz der Leistungserbringung im RPV auch nach 2005 weiter gesteigert werden konnte:

- Die nominalen Vollkosten für einen Platzkilometer blieben seit 2005 praktisch unverändert. Bereinigt um die Jahresteuern ergibt sich real ein leichter Rückgang von rund 3%. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die im RPV eingesetzten Fahrzeuge heute komfortabler sind (Niederflureinstieg, Klimatisierung, WLAN-Zugang etc.) und im Schienenverkehr zunehmend auch Stehplätze angeboten werden. Beide Faktoren erhöhen die Kosten pro Platzkilometer.
- Der Kostendeckungsgrad der Angebote im RPV hat sich nur geringfügig verbessert. Er liegt nach wie vor bei rund 50%.

Das von Bund und Kantonen gemeinsam bestellte Angebot im RPV ist weiter ausgebaut worden. Die im RPV angebotenen Platzkilometer haben sich zwischen 2005 und 2012 um über 20% erhöht. Die Auslastung des Angebotes konnte trotz dieses Ausbaus geringfügig verbessert werden..

Der Angebotsausbau hat sich entsprechend auf der Finanzierungsseite ausgewirkt. Die für den RPV bezahlten Abgeltungen haben seit 2005 um rund 20% zugenommen. Im Jahr 2011 wurde das Angebot im RPV mit rund 1.6 Mrd. CHF von Bund und Kantonen unterstützt, was einem Betrag von gut 200 CHF pro Einwohner entspricht.

5 Ergebnisse der Umfrage

Dieses Kapitel ist der Sicht der beteiligten Akteure auf das Bestellverfahren im RPV gewidmet. Es werden die Ergebnisse der Befragung der Kantone, der KTU sowie der Fachspezialisten des BAV⁵⁹ – als Sicht des Bundes – zusammengefasst.

Das Kapitel ist wie folgt aufgebaut:

- Zunächst wird im **Abschnitt 5.1** kurz die Erhebungsmethodik vorgestellt und der Rücklauf der Umfrage analysiert.
- Anschliessend werden die Ergebnisse der Befragung geordnet nach Themengebiet präsentiert. Folgende Themenbereiche werden unterschieden:
 - Angebot im RPV (**Abschnitt 5.2**)
 - Bestellverfahren im RPV (**Abschnitt 5.3**)
 - Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (**Abschnitt 5.4**)
 - Zusammenarbeit zwischen den Kantonen (**Abschnitt 5.5**)
 - Festlegung des Angebotes (**Abschnitt 5.6**)
 - Ausmass der finanziellen Beteiligung des Bundes (**Abschnitt 5.7**)
 - Prüffaktivitaten von Bund Kantonen sowie Kennzahlensystem im RPV (**Abschnitt 5.8**)
 - Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel (**Abschnitt 5.9**)
 - Koordination zwischen Infrastruktur und Angebotsplanung sowie der Fahrzeugbeschaffung (**Abschnitt 5.10**)
 - Transparenz der Information durch die KTU (**Abschnitt 5.11**)
 - Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln der KTU (**Abschnitt 5.12**)
- Im Sinne einer Zusammenfassung wurden die Akteure am Schluss der Befragung aufgefordert, die wichtigsten Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV aufzuzeigen. Als Abschluss des Kapitels 5 werden die Antworten der Befragten Akteure in **Abschnitt 5.13** zusammengefasst.

5.1 Erhebungsmethode und Rücklauf

Es wurden zwei Erhebungen durchgeführt:

- Eine schriftliche Befragung der Kantone und der KTU
- Eine mündliche Befragung des BAV

⁵⁹ In den Grafiken wird die Bezeichnung „Bund“ anstelle Fachspezialisten BAV verwendet.

5.1.1 Schriftliche Befragung der Kantone und KTU

a) Erhebungsmethode

Die Grundgesamtheit der schriftlichen Befragung bilden sämtliche Kantone und alle konzessionierten Transportunternehmen, die abgeltungsberechtigte Eisenbahn- und Buslinien im regionalen Personenverkehr (RPV) betreiben. Dabei handelt es sich aktuell gemäss BAV um 86 Unternehmen. Nicht berücksichtigt wurden Unternehmen die im Rahmen des RPV Schifffahrtslinien sowie (Stand-)Seilbahnen betreiben.

Den Kantonen und den KTU wurde jeweils ein spezifischer Fragebogen zugestellt. Dieser konnte entweder auf Papier oder elektronisch in MS Word beantwortet werden. Die Fragebogen enthielten nebst spezifischen Fragen auch sogenannte Kontrollfragen, die allen Akteuren gleichermassen gestellt werden. Diese Fragen erlauben einen Vergleich zwischen den Antworten der Akteure und zeigen, wo die Einschätzungen der Akteure im Bestellverfahren im RPV übereinstimmen und wo sie auseinandergehen.

Die Fragebogen bestehen neben einigen offenen Fragen hauptsächlich aus geschlossenen Fragen – Multiple-Choice- oder Ja/Nein-Fragen – bei welchen die Teilnehmenden die zutreffende Antwort ankreuzen können. Die für die Multiple-Choice-Fragen verwendete Lickert-Skala wird im nachfolgenden Exkurs erläutert.

Exkurs: Lickert-Skala

In den meisten Fällen wurden die Befragten gebeten, entsprechend der Abbildung 5-1 eine Einschätzung auf einer ordinalen Skala von 1 bis 5 Intensitätsstufen abzugeben (Lickert-Skala). Diese Skala wurde gewählt, um dem sog. „Trend zur Mitte“ entgegenzuwirken, d.h. der Feststellung, dass bei dreistufigen Skalen der mittlere Wert überdurchschnittlich häufig angegeben wird. Die Verwendung dieser Skala ist in der empirischen Forschung weit verbreitet, so wird sie z.B. auch von der KOF/ETH für die Innovationserhebung in der Schweizer Wirtschaft verwendet.⁶⁰

Abbildung 5-1: Skala im Fragebogen

Skala	„1“	„2“	„3“	„4“	„5“
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	„überhaupt nicht“	„eher nicht“	„teilweise“	„in eher grossem Ausmass“	„in sehr grossem Ausmass“
Überhaupt nicht zu streng <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu streng	„überhaupt nicht zu streng“	„eher nicht zu streng“	„gerade richtig“	„eher zu streng“	„viel zu streng“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Völlig ausreichend	„viel zu gering“	„zu gering“	„teilweise ausreichend“	„mehrheitlich ausreichend“	„völlig ausreichend“
Viel kleiner <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel grösser	„viel kleiner“	„kleiner“	„unverändert“	„grösser“	„viel grösser“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu stark	„viel zu gering“	„zu gering“	„gerade richtig“	„zu stark“	„viel zu stark“
negativ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 positiv	„negativ“	„eher negativ“	„neutral“	„eher positiv“	„positiv“

Bei der Auswertung werden, der Einfachheit halber, die Ergebnisse in den Grafiken und Tabellen aggregiert ausgewiesen, d.h. die Anzahl Nennungen auf der Stufe 1 und 2 bzw. 4 und 5 werden aufsummiert. Dieses Verfahren ist üblich und verbessert die Übersichtlichkeit. In gewissen Fällen ist aber eine detailliertere Diskussion der Ergebnisse aufschlussreich. In den folgenden Grafiken und Tabellen werden die Einschätzungen auf der Lickert-Skala jeweils mit Worten charakterisiert: Unsere Begriffsverwendung ist aus der Abbildung 5-2 ersichtlich. Je nach Art der Fragestellung wurde der zusammenfassende Begriff für die verschiedenen Antwortgruppen angepasst.

⁶⁰ Vgl. Arvanitits et al. (2001), Innovationsaktivitäten in der Schweizer Wirtschaft. Eine Analyse der Ergebnisse der Innovationserhebung 1999.

Abbildung 5-2: Skala für die Auswertung der Fragebogen

Skala	„1+2“	„3“	„4+5“
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	„(eher) nicht“	„teilweise“	„in (sehr) grossem Ausmass“
Überhaupt nicht zu streng <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu streng	„(eher) nicht zu streng“	„gerade richtig“	„(viel) zu streng“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Völlig ausreichend	„(viel) zu gering“	„teilweise ausreichend“	„(völlig) ausreichend“
Viel kleiner <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel grösser	„(viel) kleiner“	„unverändert“	„(viel) grösser“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu stark	„(viel) zu gering“	„gerade richtig“	„(viel) zu stark“
negativ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 positiv	„(eher) negativ“	„neutral“	„(eher) positiv“

Diese Begriffsverwendung ist im Zusammenhang mit den Fragen zu sehen; so kommt z.B. die Skala „überhaupt nicht zu streng“ bis „viel zu streng“ einzig bei der Frage nach den Gründen, weshalb das Angebot nicht effektiv ist, vor.

b) Rücklauf

In der folgenden Abbildung werden die Grundgesamtheit, die Rücklaufquote sowie die Anzahl ausgefüllter Fragebogen dargestellt.

- Die Grundgesamtheit zeigt, wie viele Fragebogen versandt wurden.
- Der Rücklauf gibt an wie viele Kantone bzw. KTU auf die Umfrage reagiert haben – unabhängig davon, ob sie teilnehmen oder nicht. Die Rücklaufquote stellte diese ins Verhältnis zur Grundgesamtheit.
- Die Anzahl ausgefüllter Fragebogen zeigt die Anzahl Fragebogen, die für die Befragung zur Verfügung standen. Die Quote des Antwortsamples zeigt, bei wie vielen der zurückgesandten Fragebogen, die Fragen vollständig beantwortet wurden.

Abbildung 5-3: Grundgesamtheit und Rücklauf⁶¹

	Kantone	KTU
Angeschrieben (Grundgesamtheit)	26	86
Rücklauf	26	66
Rücklaufquote	100%	77%
Ausgefüllte Fragebogen	26	62
Quote Antwortsample	100%	94%

Die Abbildung zeigt eine erfreuliche Resonanz der Kantone und der KTU auf die Befragung:

- Alle Kantone haben den Fragebogen beantwortet.
- Bei den KTU haben von den 86 angeschriebenen Unternehmen 66 reagiert. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 77%. Von den 66 Unternehmen, die auf die Befragung reagiert haben, haben vier Unternehmen auf eine Beantwortung der Fragebogen verzichtet:
 - Dabei handelt es sich einerseits um KTU, die im Gebiet des ZVV im Kanton Zürich Transportleistungen erbringen. Bei diesen Unternehmen erfolgt die Bestellabwicklung direkt zwischen dem BAV und dem ZVV, sodass die Unternehmen keine Angaben zum Bestellverfahren im RPV machen können.
 - Andererseits hat 1 Unternehmen bei der Befragung nicht mitgemacht, weil es über keine Konzession mit Abgeltungsanspruch mehr verfügt.
- Nicht reagiert haben überdurchschnittlich viele KTU in den Kantonen Tessin und Zürich. Zum relativ tiefen Rücklauf im Kanton Tessin beigetragen haben dürfte, dass der Fragebogen nur auf Französisch und Deutsch zur Verfügung gestellt wurde. Im Kanton Zürich

⁶¹ Drei befragte Zürcher Unternehmen haben nicht an der Umfrage teilgenommen, weil die Bestellabwicklung direkt zwischen dem BAV und dem ZVV erfolgt und die jeweiligen KTU gar nicht involviert sind. Die Antworten dieser drei Unternehmen erscheinen somit indirekt in der Rubrik Kanton und fehlen dementsprechend bei den KTU.

ist die vergleichsweise tiefe Resonanz auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Bestellabwicklung direkt zwischen BAV und ZVV erfolgt.

5.1.2 Mündliche Befragung des BAV

Um eine gemeinsame Sicht des Bundes zu erhalten, ohne allfällige unterschiedliche Meinungen, die innerhalb des BAV bestehen zu verlieren, wurde die Befragung des BAV in zwei Stufen durchgeführt. In einem ersten Schritt erhielten die befragten Fachspezialisten des BAV (Sektion Personenverkehr) einen schriftlichen Fragebogen zum Ausfüllen. Dieser wurde anschliessend an einem gemeinsamen Workshop besprochen, wobei man sich im Gespräch vorwiegend auf Fragen konzentrierte, bei denen die Teilnehmenden unterschiedliche Auffassungen vertraten. Von Seiten des BAV wurden befragt:

- Der Fachverantwortliche für das Bestellverfahren im RPV
- Der Sachbearbeiter für die Kantone Luzern und Wallis (deutscher Kantonsteil)
- Die Sachbearbeiterin zuständig für die Kantone Jura, Wallis (französischer Kantonsteil) sowie einzelne PostAuto-Linien in der Romandie
- Der Sachbearbeiter zuständig für die Kantone Tessin, Uri, Appenzell-Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden
- Der Sachbearbeiter zuständig für die BLS und einzelne PostAuto-Linien in der Deutschschweiz

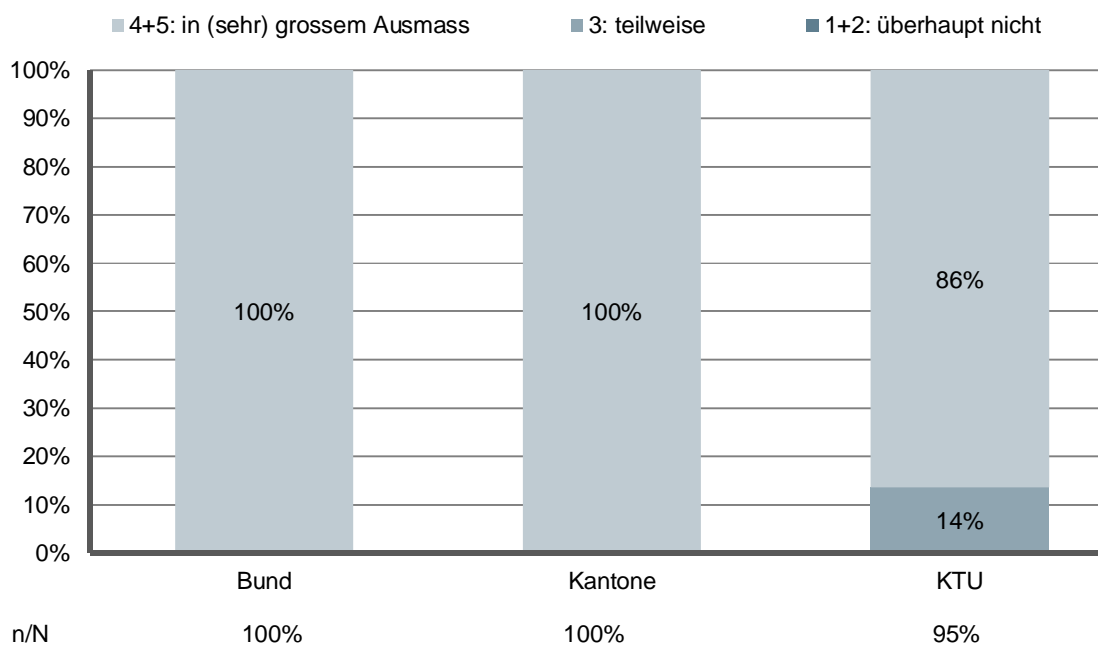
Ebenfalls teilgenommen hat der Stv. Direktor des BAV sowie die eidgenössische Finanzverwaltung, vertreten durch eine Person.

5.2 Das Angebot im RPV

5.2.1 Effektivität des Angebotes

Die nachfolgende Abbildung 5-4 zeigt, wie die einzelnen Akteure die Effektivität des regionalen Personenverkehrs (RPV) beurteilen. Ein Angebot gilt als effektiv, wenn es sich an der Nachfrage orientiert und die Grunderschliessung sicherstellt. Die Abbildung 5-4 zeigt, dass sowohl der Bund als auch die Kantone überzeugt sind, dass in der Schweiz ein effektives Angebot im RPV zur Verfügung steht. Die KTU sind etwas kritischer. 14% der befragten KTU sind der Meinung, dass ein effektives Angebot nur teilweise besteht.

Abbildung 5-4: Steht im RPV ein effektives Angebot zur Verfügung?



N = Rücklauf; n = Antworten → n/N = Anzahl Antworten relativ zum Rücklauf der Fragebogen.

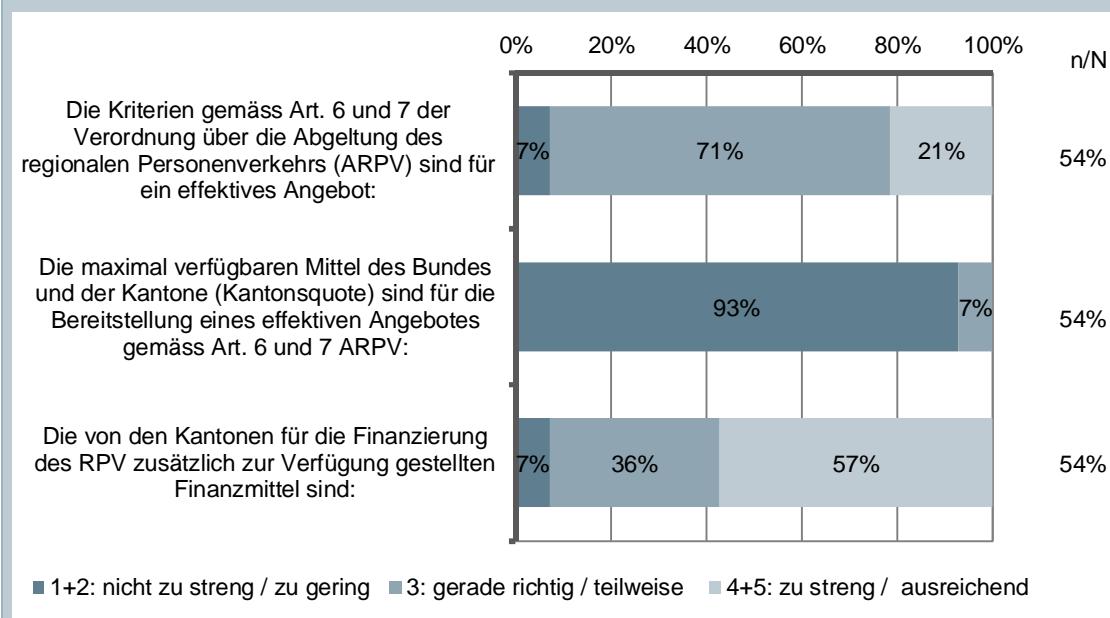
Exkurs: Gründe für nicht effektive Angebote

Obschon sämtliche Kantone und die Mehrheit der KTU das im RPV bereitgestellte Angebot als effektiv betrachten, haben etwas mehr als die Hälfte der Kantone sowie eine Minderheit der KTU eine Aussage zu den Gründen gemacht, weshalb das bereitgestellte Angebot aus ihrer Sicht nicht effektiv ist.

Die Aussage stellt auf den ersten Blick einen Widerspruch dar. Dieser lässt sich aber durch folgende Interpretation auflösen: Aus Sicht der Kantone und KTU ist das Angebot zwar grundsätzlich effektiv. In Einzelfällen können aber bestimmte Gründe dazu führen, dass auf bestimmten Linien kein optimales Angebot hinsichtlich der Nachfrage sowie der Grunderschliessung zur Verfügung gestellt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass die Frage von KTU und Kanton so interpretiert wurde. Deshalb wird auf die Auswertung der Antworten nicht verzichtet.

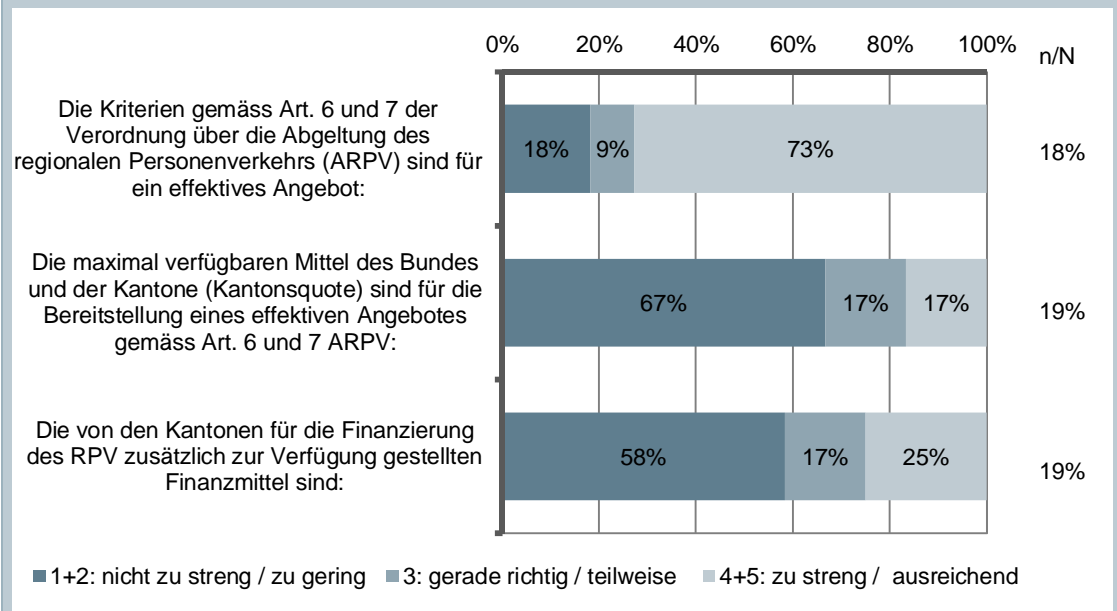
Hauptursache für die mangelnde Effektivität des Angebotes sind die aus Sicht der Kantone zu geringen Finanzmittel, welche Bund und Kantone zur Verfügung stellen (vgl. Abbildung 5-5).

Abbildung 5-5: Gründe, weshalb das Angebot nicht effektiv ist aus Sicht der Kantone



Die KTU sehen zusätzlich zu den fehlenden Finanzmitteln auch die aus ihrer Sicht zu strengen Angebotskriterien gemäss ARPV als hinderlich für die Erbringung eines effektiven Angebotes (vgl. Abbildung 5-6).

Abbildung 5-6: Gründe, weshalb das Angebot nicht effektiv ist aus Sicht der KTU

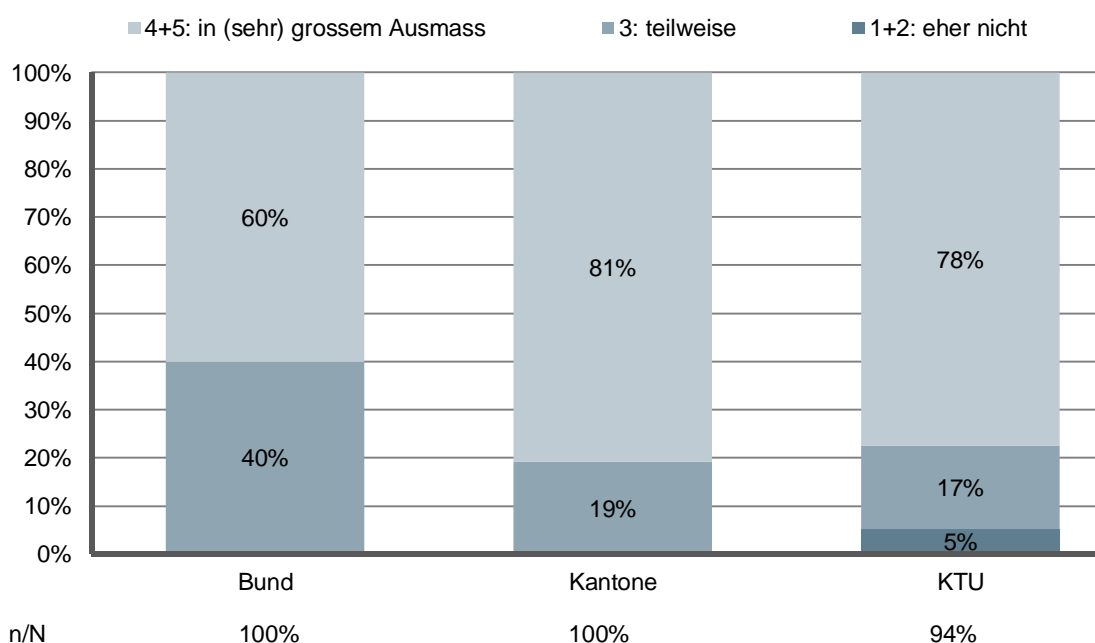


Im Gegensatz zu den KTU kommt das BAV bezüglich der Wirkung der Angebotskriterien gemäss ARPV zu einer grundlegend anderen Einschätzung als die Kantone. Aus Sicht BAV sind die Kriterien tendenziell zu wenig streng, um eine effektive Steuerung hinsichtlich der Kosten zu ermöglichen.

5.2.2 Effizienz des Angebotes

Im Rahmen dieser Studie wird die Effizienz des Angebots mit dem Verhältnis von Abgeltungsfranken zu Platzkilometern gemessen. Ein Angebot ist somit umso effizienter, je mehr Platzkilometer pro Abgeltungsfranken produziert werden. Sowohl der Bund, die Kantone, wie auch die Transportunternehmen sind im Grossen und Ganzen der Ansicht, dass im RPV ein effizientes bis sehr effizientes Angebot zur Verfügung steht (vgl. Abbildung 5-7). Einzig ein paar wenige Transportunternehmen (5%) teilen diese Meinung nicht. Sie beurteilen das Angebot als eher nicht effizient.

Abbildung 5-7: Steht im RPV ein effizientes Angebot zur Verfügung?



Die teilweise kritischen Einschätzungen von Bund und Kantonen dürften darauf zurückzuführen sein, dass bezüglich der Effizienz aufgrund der vorhandenen Kennzahlen bedeutende Unterschiede zwischen den Unternehmen festzustellen sind. Dies wird auch durch die Auswertung des Kennzahlensystems im BAV bestätigt (vgl. Kapitel 4). Allerdings erachten es die Besteller als schwierig, die Effizienz des Angebotes im Detail abzuschätzen. Dazu fehle teilweise die Kenntnis der „wahren“ Kostensituation. Aus Sicht des BAV dürften insbesondere bei den grossen Unternehmen noch Potenziale für Effizienzsteigerungen vorhanden sein.

5.3 Das Bestellverfahren im RPV

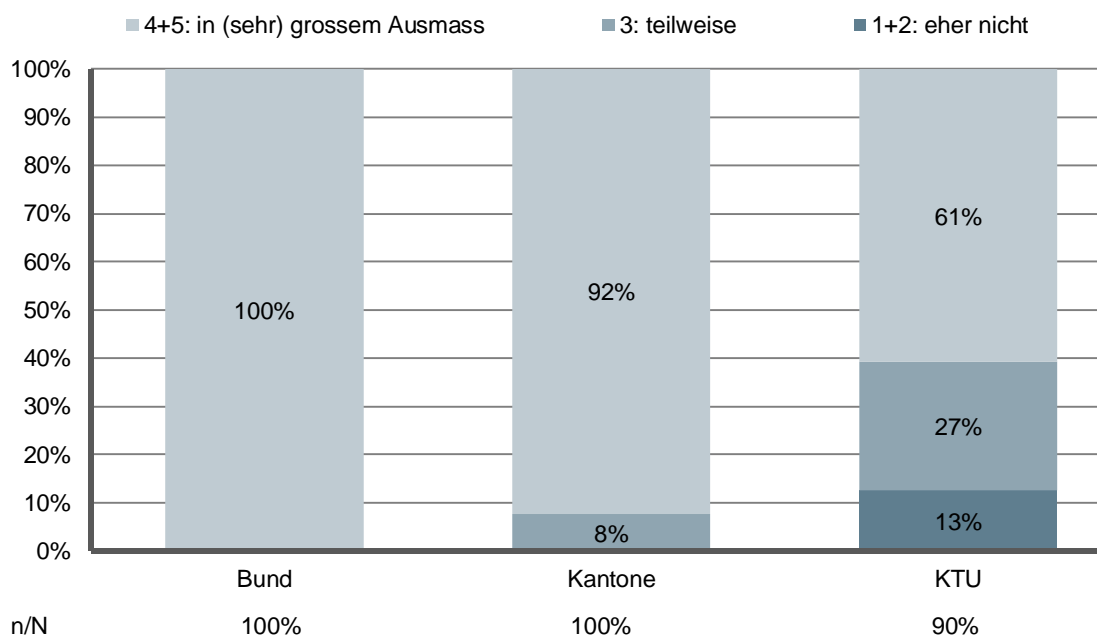
5.3.1 Einschätzung zum Bestellverfahren

a) Im Allgemeinen

Die Besteller (BAV und Kantone) sind der Auffassung, dass sich das Bestellverfahren im RPV sehr gut bewährt hat. Die KTU sind demgegenüber, wie die folgende Abbildung 5-8 zeigt, etwas kritischer als der Bund und die Kantone:

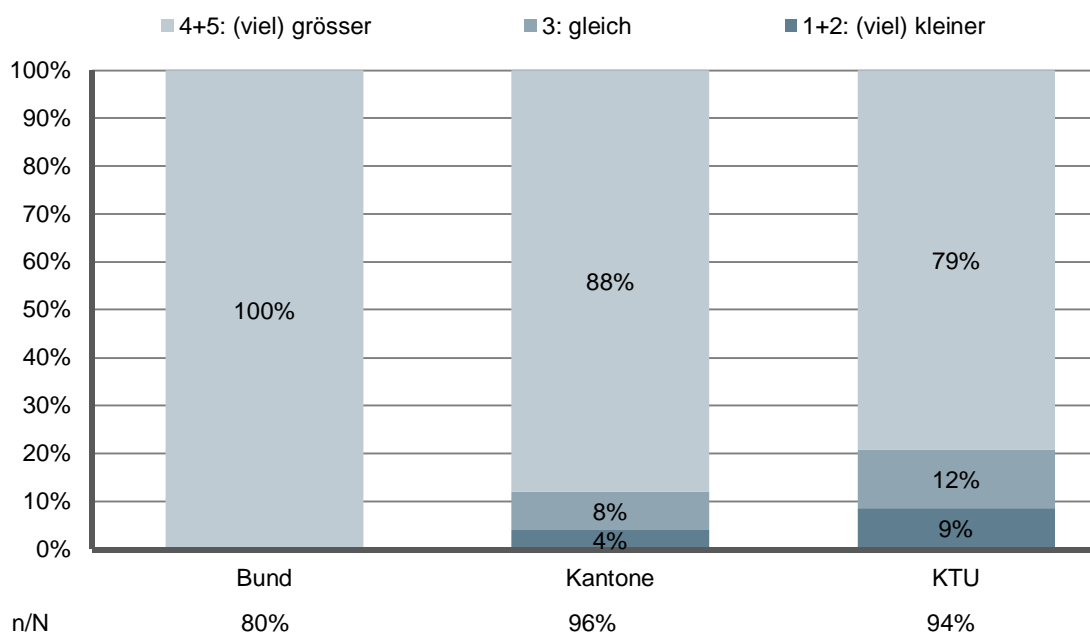
- 27% der KTU finden, dass sich das Bestellverfahren nur teilweise bewährt hat.
- Nur 8% der Kantone und niemand beim BAV teilen diese Einschätzung.
- Zudem finden 13% der antwortenden KTU, dass sich das Bestellverfahren überhaupt nicht bewährt hat. Weder der Bund noch einzelne Kantone teilen diese Auffassung.

Abbildung 5-8: Hat sich das Bestellverfahren im RPV insgesamt bewährt?



Im Vergleich zur letzten Evaluation im Jahr 2004/2005 (vgl. Abbildung 5-9) zeigt sich, dass sich die Beurteilung bei Bund und Kantonen kaum verändert hat. Im Jahr 2004/2005 war ebenfalls die überwiegende Mehrheit der Besteller der Ansicht, dass sich das Bestellverfahren im RPV insgesamt bewährt hat. Auch damals waren die KTU kritischer, wobei im Vergleich zur Evaluation im Jahr 2004/2005 nun spürbar mehr KTU der Meinung sind, dass sich das Bestellverfahren bewährt habe.

Abbildung 5-9: Bewährung des Bestellverfahrens im RPV in der Evaluation 2004/2005



b) Bund

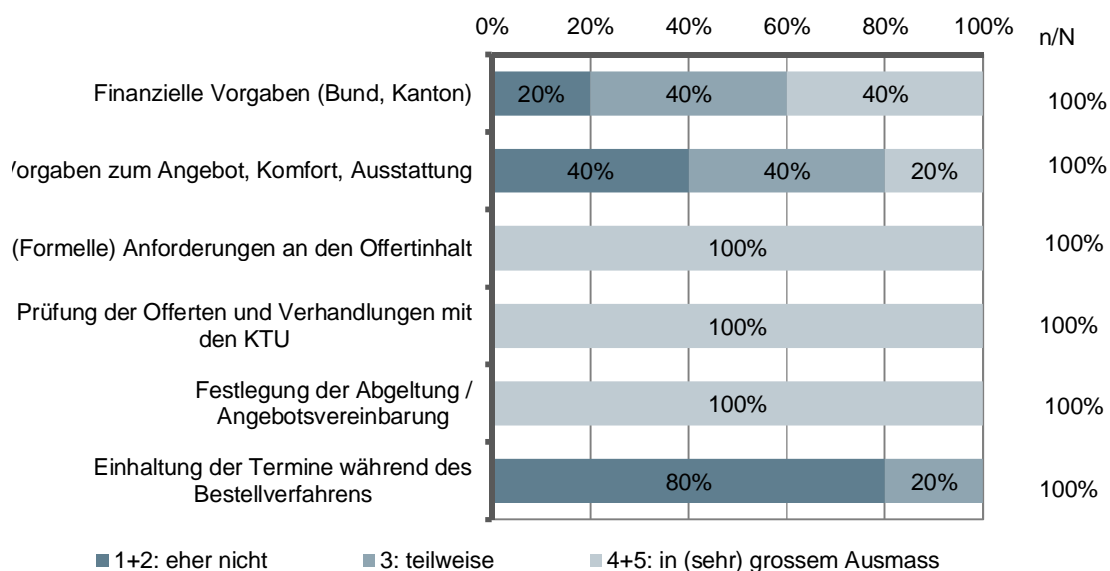
Wie die obige Abbildung 5-8 gezeigt hat, sind die Fachspezialisten des BAV grundsätzlich der Meinung, dass sich das Bestellverfahren im RPV sehr gut bewährt hat. Die Abbildung 5-10 zeigt die Beurteilung des BAV differenziert nach einzelnen Teilaspekten des Bestellverfahrens:

- Bewährt haben sich aus Sicht des Bundes:
 - (Formelle) Anforderungen an den Offertinhalt
 - Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU
 - Festlegung der Abgeltung / Angebotsvereinbarung

Insgesamt ist daher das BAV der Meinung, dass das Bestellverfahren eine gute Grundlage schafft für die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen sowie der KTU.

- Probleme sieht das BAV insbesondere in folgenden Bereichen:
 - Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens
 - Vorgaben zum Angebot, Komfort und Ausstattung
 - Finanzielle Vorgaben

Abbildung 5-10: Bewährung des Bestellverfahrens im RPV hinsichtlich verschiedener Teilaspekte aus Sicht des Bundes



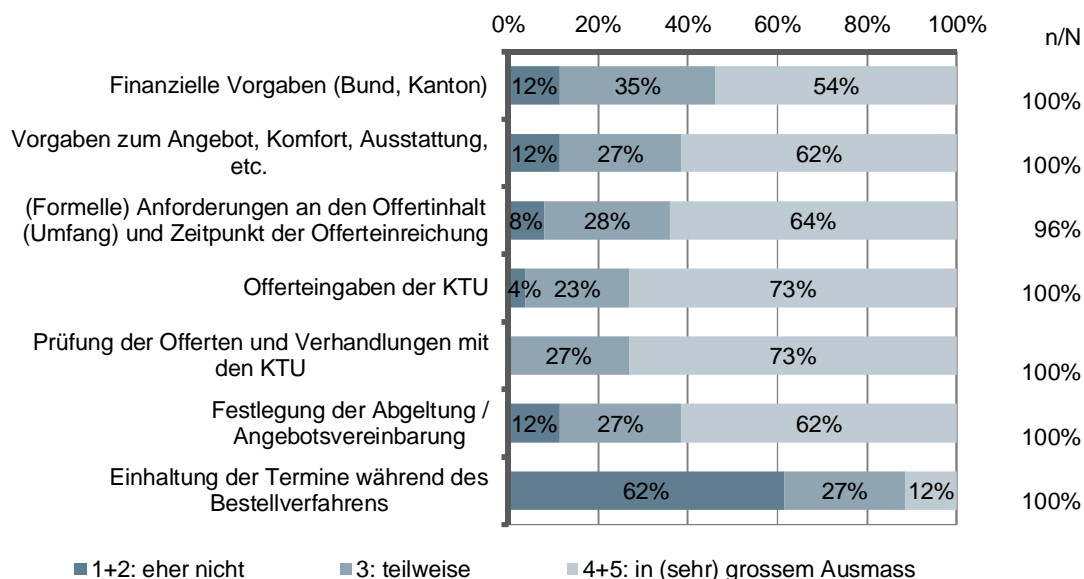
Die Kritik bezüglich der finanziellen Vorgaben sowie der Vorgaben zum Angebot äussert sich insbesondere in folgendem Punkt. Mit der EGB-Revision wurde aus Sicht des BAV der unternehmerische Spielraum der KTU erhöht. Dieser grössere unternehmerische Spielraum habe allerdings nicht dazu geführt, dass sich Unternehmen vermehrt über die Kosten und damit den Preis ihrer Angebote konkurrenzieren würden. So sei beispielsweise der Personal-

aufwand nicht gesunken, obschon die Angestellten im öffentlichen Verkehr vergleichsweise gut entlohnt würden. Vielmehr stellt das BAV fest, dass sich die Unternehmen über den Angebotsausbau konkurrenzieren würden. Dies zeige sich beispielsweise bei der Einführung von WLAN im öffentlichen Verkehr. Nachdem PostAuto ein flächendeckendes WLAN eingeführt habe, wollten auch andere KTU ein entsprechendes Angebot einführen. Dieses soll über die Abgeltungen für den RPV finanziert werden. Die neue unternehmerische Freiheit führe somit bisher nicht dazu, dass die Kosten der Angebote sinken. Zudem komme das BAV bei Konflikten bezüglich Angebot und Kosten an seine Grenzen, weil das BAV nicht über genügend Druckmittel verfüge. Dies könne zu langwierigen Verhandlungen führen.

c) Kantone

Auch aus Sicht der Kantone hat sich das Bestellverfahren grundsätzlich bewährt (vgl. Abbildung 5-11). Eine Differenzierung der Antworten nach einzelnen Teilaspekten zeigt, dass aus Sicht der Kantone die Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens aber als sehr kritisch beurteilt wird. Am wenigsten kritisch werden die Prüfung der Offerten sowie die Verhandlungen mit den KTU sowie die Offerteingaben der KTU beurteilt.

Abbildung 5-11: Bewährung des Bestellverfahrens im RPV hinsichtlich verschiedener Teilaspekte aus Sicht der Kantone

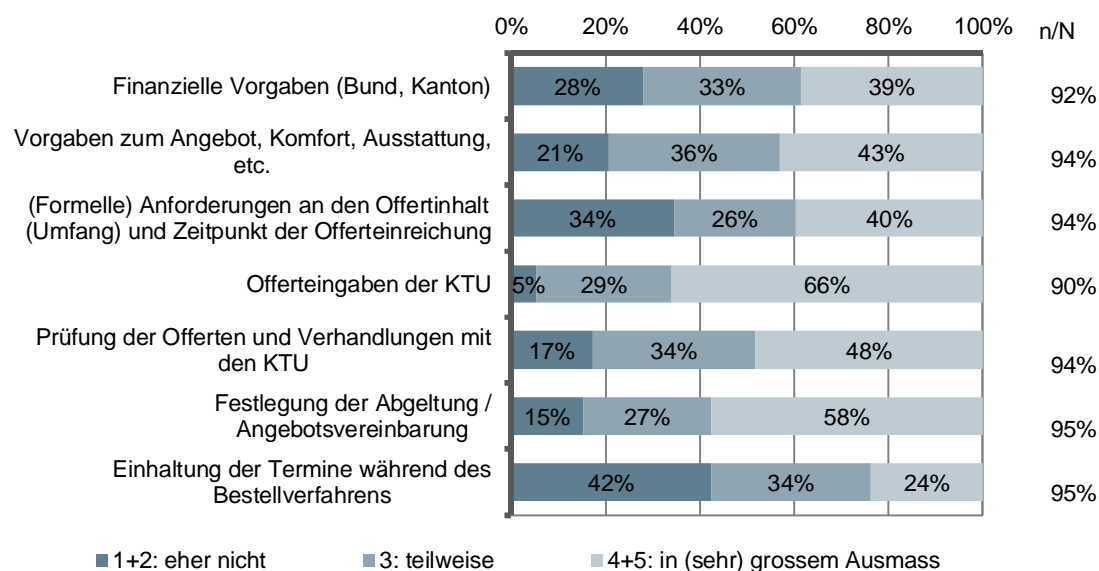


d) KTU

Die KTU sind insgesamt der Meinung, dass sich das Bestellverfahren im RPV teilweise (26% der antwortenden KTU) bis sehr bewährt (60% der antwortenden KTU). Demgegenüber finden 14% der antwortenden KTU, dass sich das Bestellverfahren eher nicht bewährt hat. Die KTU sind im Vergleich zu Kantonen und BAV bei der Frage nach der Bewährtheit des Bestellverfahrens am kritischsten eingestellt.

Betrachtet man die Bewährung einzelner Teilaspekte des Bestellverfahrens, zeigt die folgende Grafik, dass die Mehrheit der KTU finden, dass sich die Offerteingaben der KTU sowie die Festlegung des Angebotes gut bewährt haben. Dies sind gleichzeitig diejenigen Teilaspekte, welche die KTU selbst am besten beeinflussen können. Am wenigsten gut bewährt hat sich das Bestellverfahren aus Sicht der KTU hinsichtlich der Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens und der finanziellen Vorgaben von Bund und Kantonen. Aber auch die formellen Anforderungen an den Offertinhalt und die Vorgaben zum Angebot, zum Komfort und der Ausstattung werden eher kritisch beurteilt.

Abbildung 5-12: Bewährung des Bestellverfahrens im RPV hinsichtlich verschiedener Teilaspekte aus Sicht der KTU



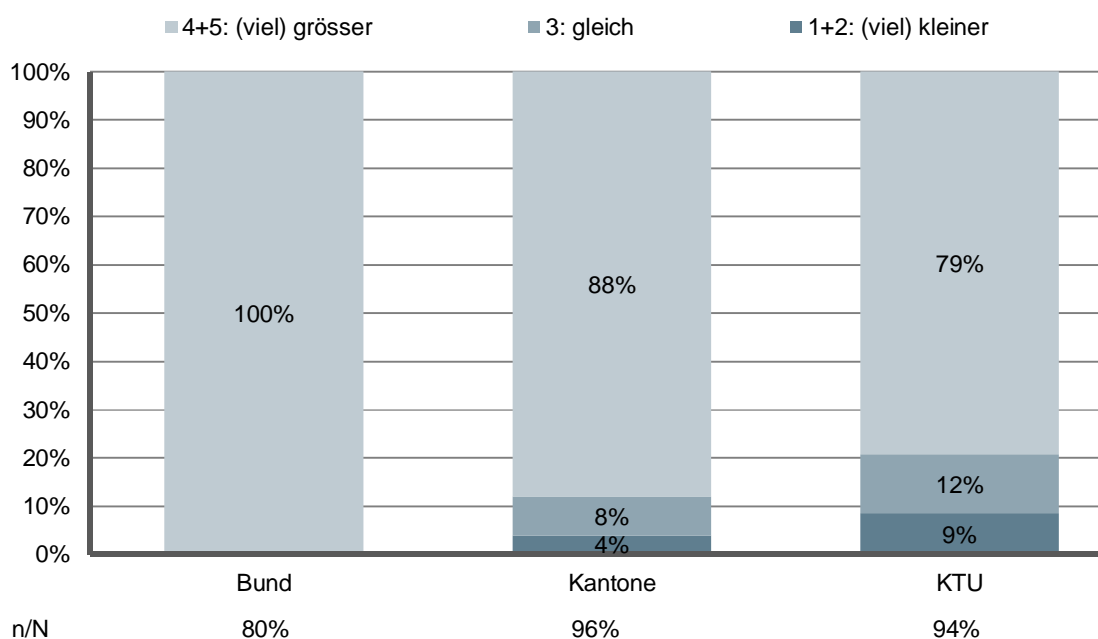
5.3.2 Aufwand für das Bestellverfahren

In den folgenden Abschnitten wird die Entwicklung des Aufwandes durch das Bestellverfahren betrachtet. Die einzelnen Akteure haben sich diesbezüglich zur bisherigen Entwicklung des Aufwandes und zu den erwarteten Auswirkungen des zweijährigen Bestellverfahrens auf den Aufwand geäußert.

a) Entwicklung des Aufwandes seit 2005

Die Mehrheit der Akteure ist sich, wie Abbildung 5-13 zeigt, grundsätzlich einig, dass der Aufwand für das Bestellverfahren seit 2005 grösser geworden ist. Eine Minderheit der Kantone (4%) sowie der KTU (9%) sind der Ansicht, dass sich der Aufwand für das Bestellverfahren reduziert hat.

Abbildung 5-13: Aufwand für das Bestellverfahren



Bezüglich der Gründe für diese Entwicklung kommen die Akteure zu unterschiedlichen Einschätzungen:

- Aus Sicht des BAV führten folgende Entwicklungen zu einer Zunahme des Aufwandes:
 - Die Verhandlungen mit den KTU werden härter und langwieriger, weil weniger Finanzmittel zur Verfügung stehen.
 - Die Kantone sehen sich in einer stärkeren Rolle, was die Abstimmung zwischen Bund und Kantonen sowie zwischen den Kantonen erschwert.

- In den letzten Jahren mussten im Zusammenhang mit der Sanierung der Pensionskassen der Bahnunternehmen zusätzliche finanzielle Herausforderungen bewältigt werden.
- Für die KTU ist der Mehraufwand insbesondere auf die Zunahme der Komplexität des Offertverfahrens zurückzuführen: Gegenüber früher müssen heute mehr Formulare ausgefüllt werden, was den administrativen Aufwand – insbesondere für die grösseren KTU erheblich erhöht hat. Darüber hinaus wird die Berechnung verschiedener Kennzahlen in einem hohen Detaillierungsgrad verlangt. Die Ermittlung dieser Kennzahlen generiert ebenfalls einen beträchtlichen Aufwand für die KTU.
- Auch aus Sicht der Kantone ist der Mehraufwand auf verschiedene Gründe zurückzuführen:
 - Hauptgrund ist, dass zunehmende Ausmass an Daten, die seitens der KTU erhoben werden und von den Kantonen erfasst und ausgewertet werden müssen.
 - Darüber hinaus führen Änderungen und neue Vorgaben seitens des BAV sowie deren Umsetzung zu Mehraufwand.
 - Ebenfalls zu Mehraufwand führt, dass die meisten Offerten nachverhandelt werden müssen.

Der steigende Aufwand für das Bestellverfahren zeigt sich auch bei der Entwicklung des Personalbestandes bei Bund und Kantonen seit 2005.

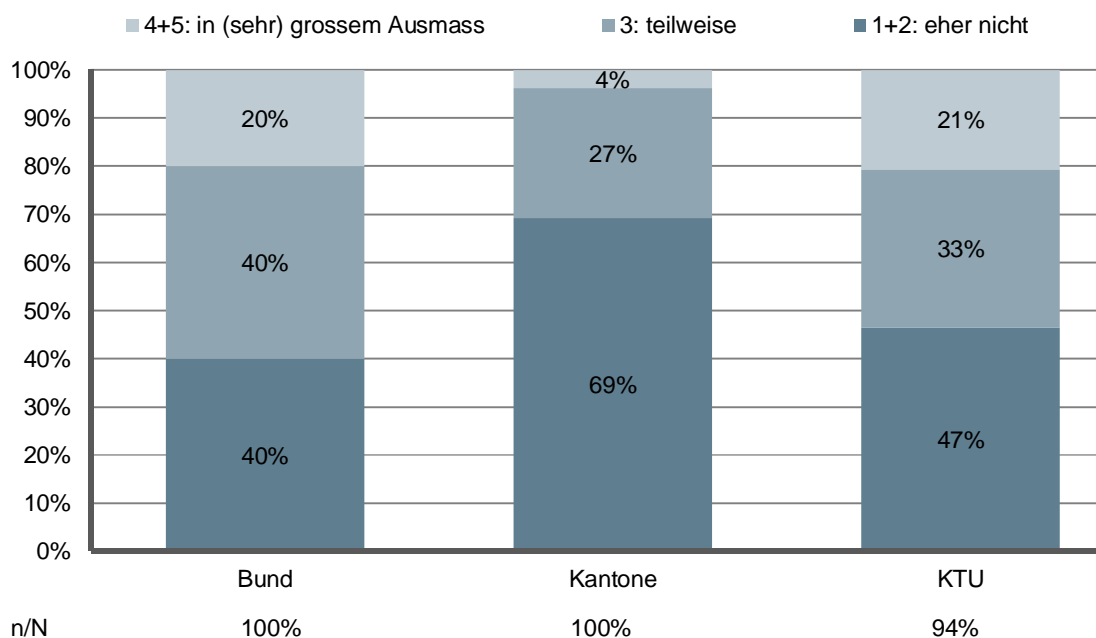
- Beim BAV hat sich der Personalbestand in der entsprechenden Sektion um 3 bis 4 Mitarbeitende erhöht. Diese sind allerdings nicht die gesamte Arbeitszeit unmittelbar mit dem Bestellverfahren im RPV beschäftigt.
- Bei der Hälfte der Kantone hat sich der Personalbestand in der kantonalen Verwaltung wegen des Bestellverfahrens und der Mitwirkung bei der Angebotsentwicklung im Vergleich zu 2005 erhöht. Das Ausmass der Erhöhung unterscheidet sich allerdings zwischen den einzelnen Kantonen beträchtlich: Betrachtet man nur die Kantone, die den Personalbestand erhöht haben, zeigt sich, dass sich dieser seit 2005 um 50% erhöht hat. Die Streuung ist allerdings relativ hoch. Während in einem Kanton der Personalbestand seit 2005 nur um 10% erhöht wurde, hat ein anderer Kanton den Personalbestand um 200% erhöht.

5.3.3 Erwartete Auswirkungen des Wechsels auf das 2-jährige Bestellverfahren

Mit der Einführung des zwei- statt einjährigen Bestellverfahrens ist die Erwartung verbunden sein, dass sich der Aufwand für die Durchführung des Bestellverfahrens reduzieren lässt. Diese Erwartung wird allerdings noch nicht von allen befragten Akteuren geteilt. Am skeptischsten sind dabei die Kantone. Nur ein Kanton erwartet, dass die Umsetzung des zweijährigen Bestellverfahrens den Aufwand in grossem Ausmass verringern wird. Die Mehrheit der Kantone geht dagegen davon aus, dass sich der Aufwand nicht verringern wird. Bei Bund und KTU sind es immerhin 60% resp. 53% der Befragten, die davon ausgehen, dass sich der Aufwand zumindest teilweise verringern wird. Mehrere Gründe dürften zu diesem Ergebnis geführt haben:

- Besonders von Seiten Kantone aber auch von den KTU wird darauf hingewiesen, dass der Prozess zum zweijährigen Bestellverfahren noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist. Dies betrifft höhere Vorlaufzeiten, Unsicherheiten in Bezug auf Kosten und Erträge für das 2. Jahr und damit verbunden das Risiko, dass die KTU in ihren Offerten zusätzliche Sicherheitsreserven einbauen.
- Der Systemwechsel selbst verursacht zusätzlichen Aufwand, der aber nach erfolgreicher Umstellung wegfallen würde.

Abbildung 5-14: Wird die Umsetzung des zweijährigen Bestellverfahrens zu einer Verminderung des Aufwands führen?



5.3.4 Verzögerung beim Abschluss der Vereinbarungen: Ausmass und Gründe

Die Befragung zeigt, dass praktisch keine Angebotsvereinbarung rechtzeitig und rechtsgültig vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 abgeschlossen werden konnte und Verzögerungen von mehr als einem halben Jahr häufig sind.

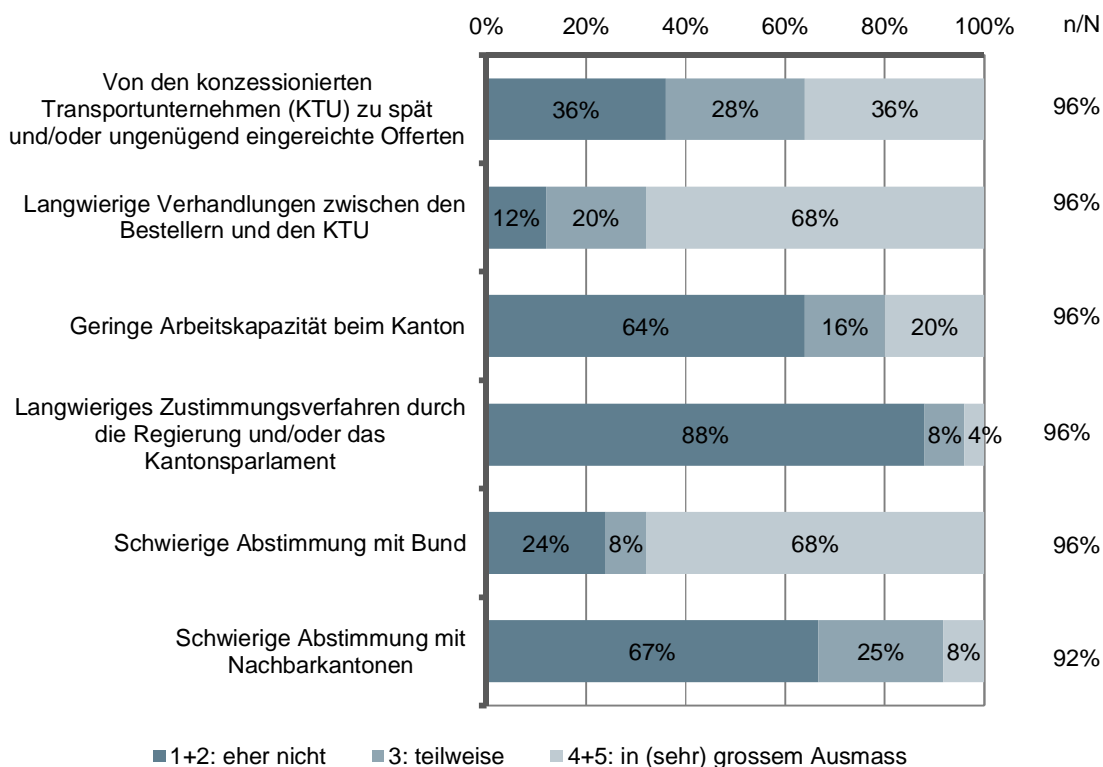
Gemäss den Fachspezialisten des BAV liegen die Ursachen für die Verzögerungen hauptsächlich in den langwierigen Verhandlungen zwischen den Bestellern und den KTU. Folgende weitere Gründe werden genannt:

- Die zu geringen Arbeitskapazitäten beim Kanton (kombiniert mit einer teilweise zu stark in die Details gehenden Analyse der Offerten).
- Diskussionen um die Höhe der Kantonsquote oder Sondereffekte.

Die Kantone nennen vor allem zwei Gründe für die zeitlichen Verzögerungen beim Abschluss der Vereinbarungen (vgl. Abbildung 5-15):

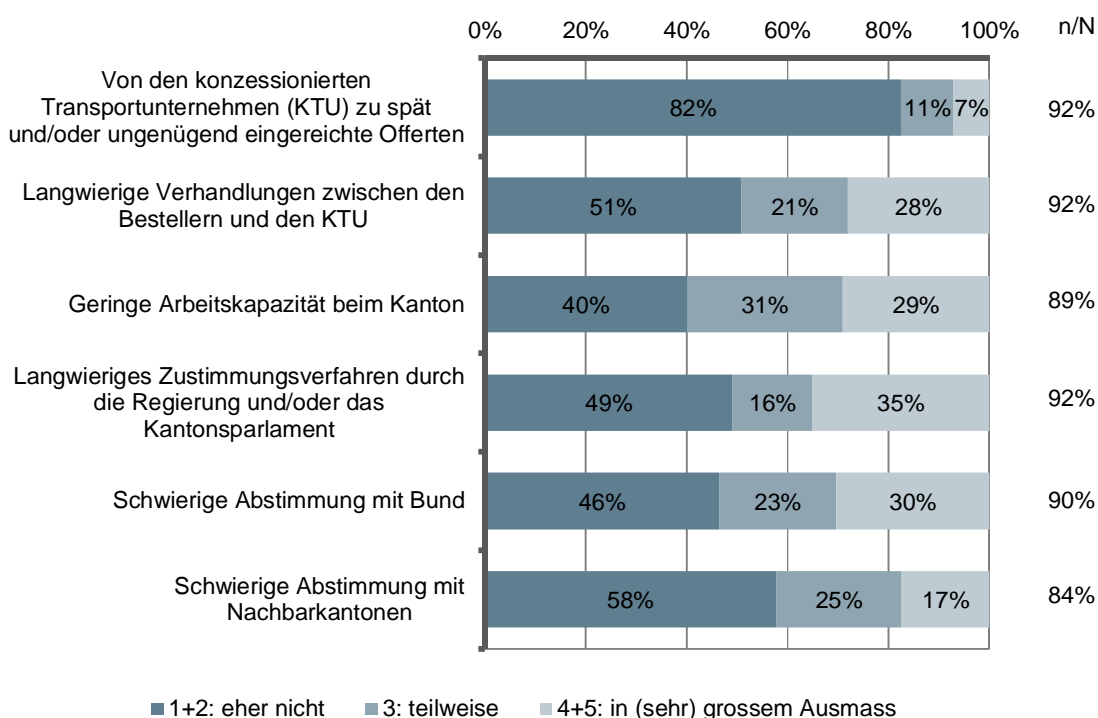
- Die langwierigen Verhandlungen zwischen den Bestellern und den KTU und zweitens die schwierige Abstimmung mit dem Bund.
- Ebenfalls nicht zu vernachlässigen sind von KTU zu spät (weniger der Fall) oder ungenügend (eher der Fall) eingereichte Offerten.

Abbildung 5-15: Ursachen für Verzögerungen beim Abschluss der Vereinbarungen aus Sicht der Kantone



Die wichtigsten Gründe für Verzögerungen beim Abschluss der Vereinbarungen sind aus Sicht der KTU (mit abnehmendem Gewicht, vgl. Abbildung 5-16): Geringe Arbeitskapazitäten beim Kanton, (langwieriges) Zustimmungsverfahren durch Regierung und/oder Kantonsparlament, die schwierige Abstimmung mit dem Bund und langwierige Verhandlungen zwischen den Bestellern und den KTU.

Abbildung 5-16: Ursachen für Verzögerungen beim Abschluss der Vereinbarungen aus Sicht der KTU

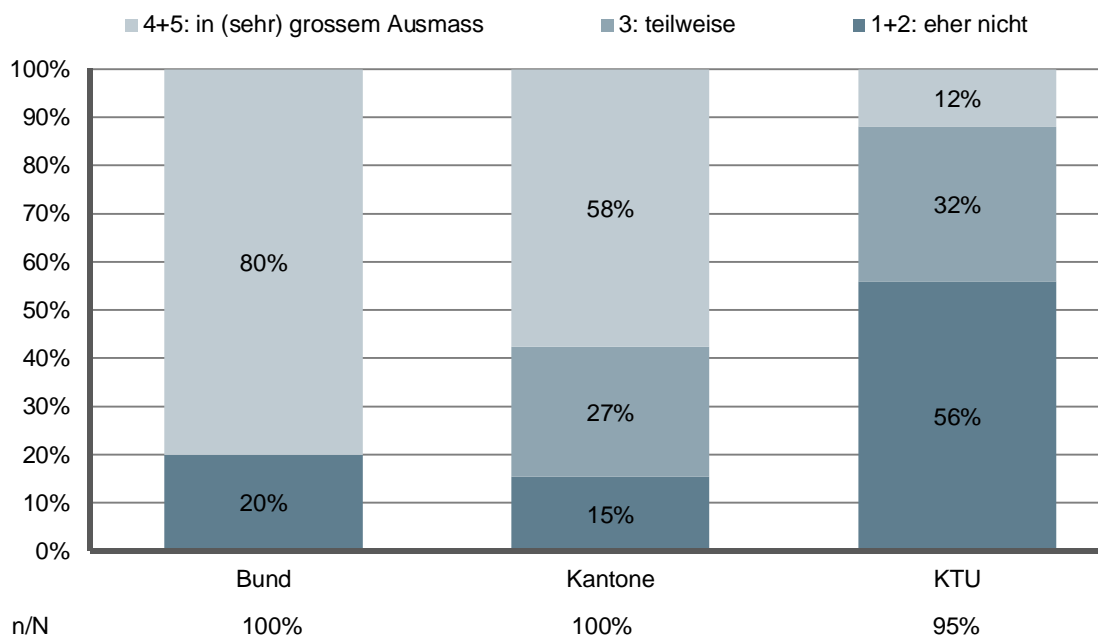


5.3.5 Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen des Bestellverfahrens

Als Nächstes wird der Frage nach dem Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen des Bestellverfahrens nachgegangen.

Abbildung 5-17 zeigt, dass Bund und Kantone mehrheitlich der Meinung sind, dass der Aufwand in einem positiven Verhältnis zum Nutzen des Bestellverfahrens steht: 80% der Fachspezialisten des BAV und 58% der antwortenden Kantone sind der Meinung, dass sich der Aufwand lohnt. Diese Einstellung teilen die KTU nicht. Für etwas mehr als die Hälfte der KTU übertrifft der Aufwand den Nutzen des Bestellverfahrens. Wie bereits erwähnt, beurteilen die KTU insbesondere den administrativen Aufwand für die Erstellung der Offerten und die Bereitstellung der Daten als zu hoch (vgl. auch die Ausführungen in Abschnitt 5.3.2).

Abbildung 5-17: Steht der durch das Bestellverfahren verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zu dessen Nutzen?



5.4 Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen

In den nächsten Abschnitten wird die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen hinsichtlich verschiedener Aspekte untersucht. Die Antworten von Bund und Kantonen zeigen dabei die Sicht der Direktbetroffenen, während die Angaben der KTU eine Aussensicht auf die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen abbilden.

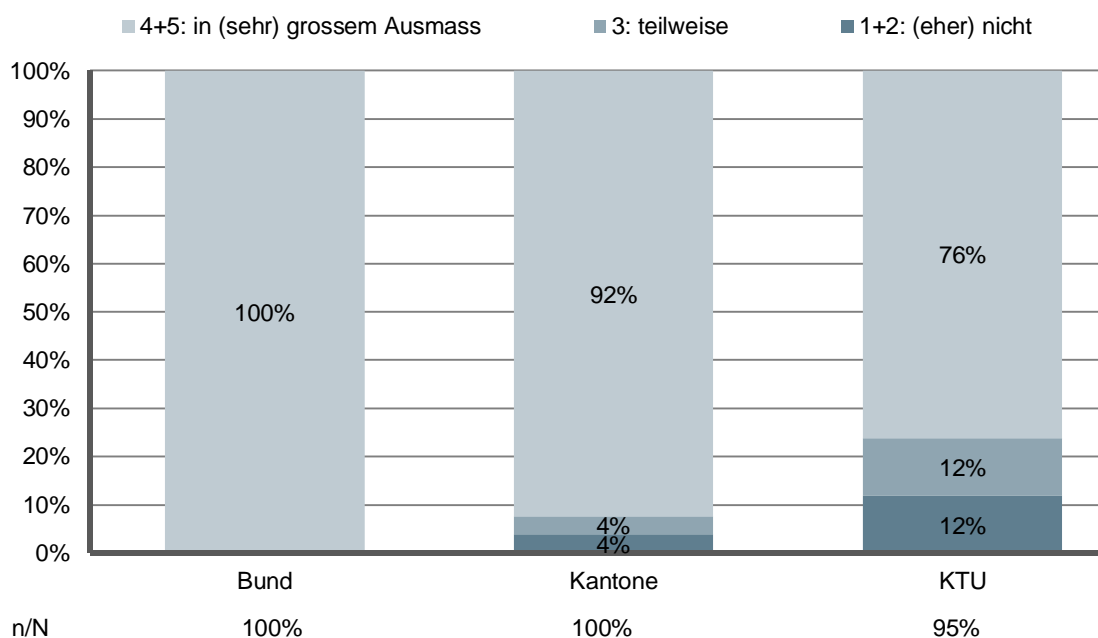
5.4.1 Klarheit der Aufgabenteilung

Die Aufgabenteilung wurde differenziert betrachtet für die Bereiche Finanzierung des RPV sowie Festlegung des Angebotes.

a) Finanzierung des RPV

Für die überwiegende Mehrheit von Bund und Kantonen ist die Aufgabenteilung bei der Finanzierung des RPV klar. Nur für eine Minderheit der Kantone bestehen Unklarheiten. Skeptischer sind die KTU, die eine Aussensicht einnehmen. Der Anteil der KTU, für welche die Aufgabenteilung bei der Finanzierung des RPV teilweise oder in (sehr) grossem Ausmass Unklarheiten aufweist, ist aber mit 24% (je 12%) immer noch gering.

Abbildung 5-18: Ist die Aufgabenteilung bezüglich Finanzierung des RPV zwischen Bund und Kantonen klar?

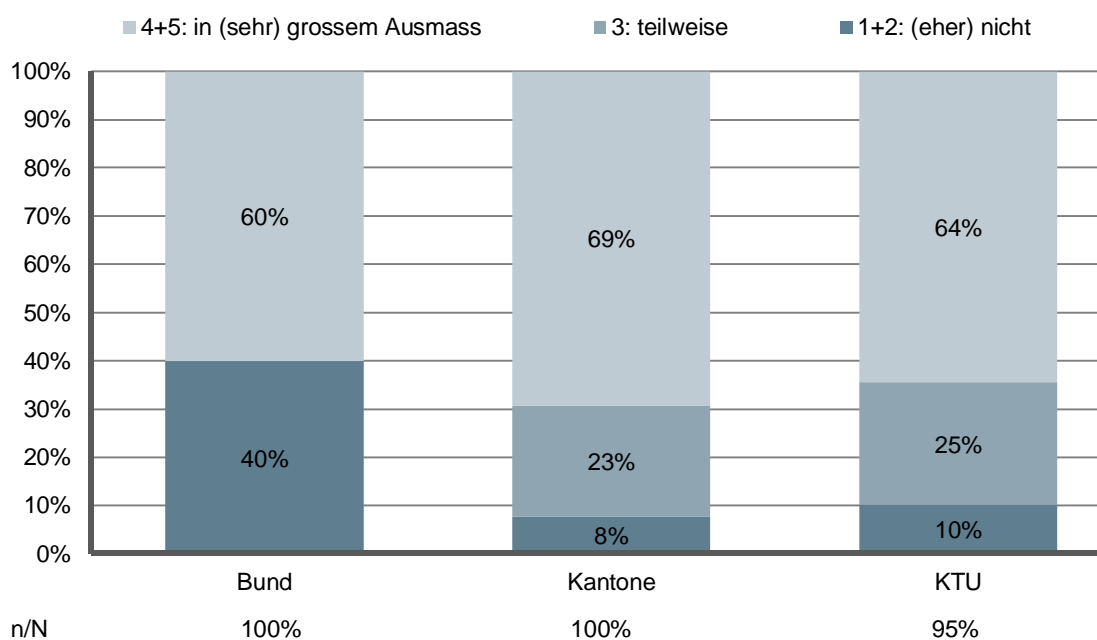


b) Festlegung des Angebotes

Grössere Unklarheiten bestehen – im Vergleich zur Finanzierung – bei der Festlegung des Angebotes.

- Seitens des BAV sind 40% der Experten der Ansicht, dass die Aufgabenteilung bei der Festlegung des Angebots nicht immer klar ist, während 60% diese als klar beurteilen.
- Auch bei den Kantonen und den KTU ist die Haltung bei dieser Frage weniger eindeutig. Bei den Kantonen sind nur 60% der Meinung, dass die Aufgabenteilung in (sehr) grossem Ausmass klar ist. Im Vergleich dazu beurteilen 23% der Kantone die Aufteilung der Aufgaben als teilweise und 8% als eher nicht klar. Praktisch gleich urteilen die KTU. Diese erachten zu 64% die Aufgabenteilung bezüglich Festlegung des Angebotes als klar. Für die restlichen KTU ist die Aufgabenteilung eher oder überhaupt nicht klar.

Abbildung 5-19: ist die Aufgabenteilung bezüglich der Festlegung des Angebotes des RPV zwischen Bund und Kantonen klar?



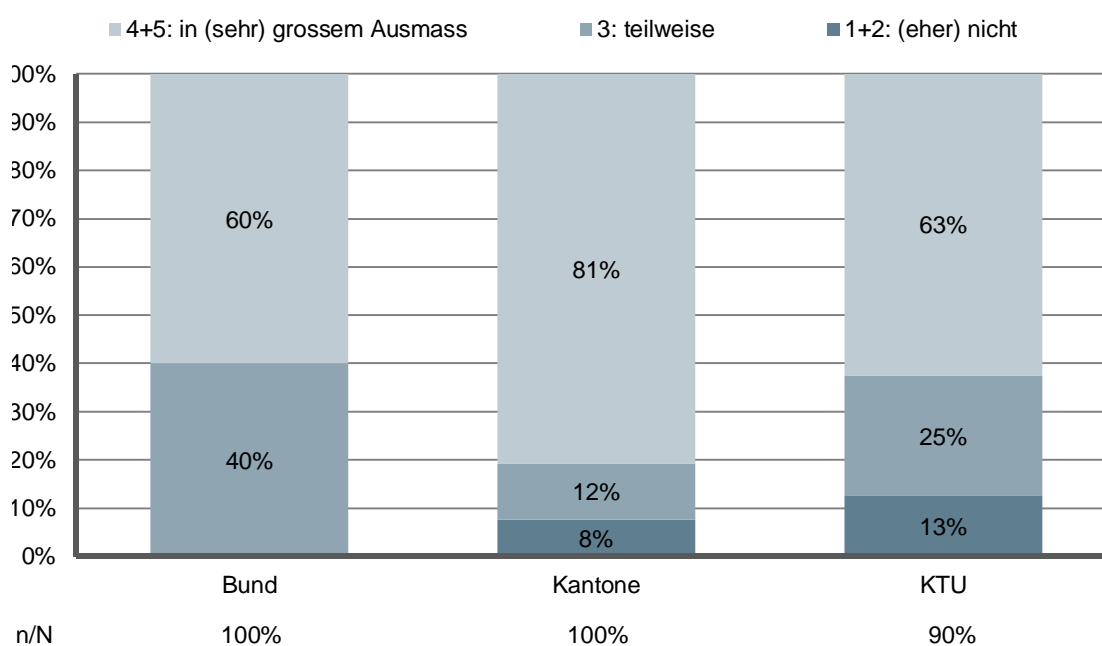
5.4.2 Bewährtheit der Aufgabenteilung

a) Finanzierung des RPV

Der Abbildung 5-20 zeigt, ob sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bezüglich der Finanzierung des RPV bewährt hat.

- Beim Bund sind 60% der Fachspezialisten des BAV der Meinung, dass sich die Aufgabenteilung bei der Finanzierung sehr bewährt hat. 40% sind der Auffassung, dass sich die Aufgabenteilung „nur“ teilweise bewährt. Niemand vertritt die Ansicht, dass sich die Aufgabenteilung nicht bewährt hat.
- Die Kantone und die KTU sind etwas zurückhaltender: 8% der befragten Kantone respektive 13% der konsultierten KTU sind der Meinung, dass sich die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei der Finanzierung eher nicht bewährt hat. Neben dieser Minderheit sind aber auch bei Kantonen und KTU eine überwiegende Mehrheit der Befragten der Auffassung, dass sich die Aufgabenteilung teilweise (Kantone: 12% / KTU: 25%) resp. in grossem Ausmass bewährt hat (Kantone: 81% / KTU: 63%).

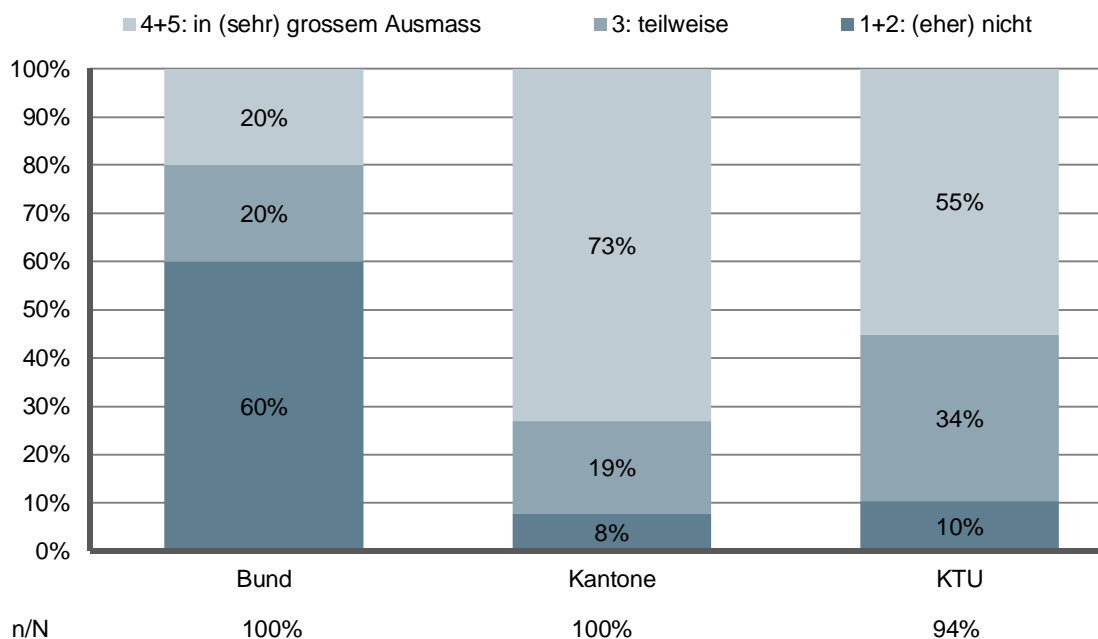
Abbildung 5-20: Hat sich die Aufgabenteilung bezüglich der Finanzierung des RPV zwischen Bund und Kantonen bewährt?



b) Festlegung des Angebotes

Kritischer fällt die Beurteilung bei der Frage aus, ob sich die Aufgabenteilung bei der Festlegung des Angebotes bewährt hat (vgl. Abbildung 5-21):

Abbildung 5-21: Hat sich die Aufgabenteilung bezüglich der Festlegung des Angebotes des RPV zwischen Bund und Kantonen bewährt?



Die Mehrheit der Fachspezialisten des **BAV** ist der Ansicht, dass sich die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei der Festlegung des Angebotes des RPV eher nicht bewährt hat (60%). „Nur“ gerade 20% finden, dass sich die Aufgabenteilung in grossem Masse bewährt. Diese im Vergleich zu den KTU und Kantonen negative Einschätzung ist auf folgende Gründe zurückzuführen:

- Aus Sicht des BAV nehmen die Kantone die Planung des Angebotes losgelöst vom Bund vor, ohne die zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Bundes adäquat zu berücksichtigen. Dies führt dazu, dass bei den Kantonen eine Tendenz besteht, auf Bundesseite mehr Finanzmittel für Abgeltungen an den RPV „einzuplanen“ als der Bund zur Verfügung stellen kann (mit der bekannten Folge der Finanzierungslücke auf Bundesseite).
- Aus Sicht des BAV sollte der Bund bei der Angebotsplanung verbindlichere Vorgaben und auch Zusagen machen können, und zwar sowohl bei der Festlegung des Angebots, bei der Rollmaterialbeschaffung als auch beim Infrastrukturausbau. So ist es aus Bundessicht fragwürdig, wenn der Bund die Eignung des Rollmaterials prüft, aber unklar ist, ob das Angebot für welches die Fahrzeuge bestellt werden, auch tatsächlich gefahren wird. Rollmaterialbestellungen sollten von daher auch aus Bundessicht an klare Vorgaben hinsichtlich des zu erfüllenden Angebots geknüpft werden.

- Die Vorgaben in der ARPV reichen nicht aus, um dem Bund genügend Handlungsspielraum zu geben, um das von den Kantonen bestellte Angebot zu beschränken. Dies ist insbesondere bei Bahnen der Fall, für die in der ARPV keine Kriterien zur Festlegung des Maximalangebots respektive des Maximalstandards vorgegeben werden.

Die **Kantone** und die **KTU** beurteilen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei der Festlegung des Angebotes deutlich positiver als der Bund. 73% der Kantone und 55% der KTU finden, dass sich diese Aufgabenteilung bewährt hat. Lediglich 8% der Kantone resp. 10% der KTU sind der Ansicht, dass sich die Aufgabenteilung eher nicht bewährt hat. Diese Einschätzung ist vergleichbar mit derjenigen hinsichtlich der Aufgabenteilung bei der Finanzierung des RPV.

Die positive Einschätzung der Kantone rührt daher, dass die Kantone einen Vorteil darin sehen, dass sie die Federführung bei der nachfrageorientierten Festlegung des (Mindest-)Angebotes haben. Zudem schätzen die Kantone den Bund als „Schlichtungshilfe“ bei Diskussionen mit den übrigen kantonalen Mitbestellern einer gemeinsamen Linie sowie in ihrer unterstützenden Funktion bei der Prüfung der Offerten sowie bei den Verhandlungen mit den KTU.

Nicht bewährt hat sich aus Sicht der Kantone die Aufgabenteilung bei der Festlegung des Angebots im Bereich der Finanzierung:

- Die Höhe der Mitfinanzierung durch den Bund (Kantonsquote) wird nicht rechtzeitig bekannt gegeben, wodurch bei den Kantonen die Planungssicherheit nicht oder ungenügend gegeben ist. Dies führt dazu, dass die Kantone das finanzielle Risiko für das bestellte Angebot tragen.
- Kurzfristige Sparübungen des Bundes stehen im Widerspruch zu langfristigen und bereits genehmigten Investitionen, wie die Genehmigung von Rollmaterialbeschaffungen und die Umsetzung von beschlossenen Angebotsausbauten. Den Kantonen entstehen dadurch höhere Kosten resp. Mehrabgeltungen.

Zudem ist die Rolle des BAV bei der Bestellung des Angebotes nicht immer klar und die Offertvorgaben an die KTU werden teilweise noch zu einem späten Zeitpunkt geändert.

5.4.3 Einschätzungen zur Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes

In diesem Abschnitt ist dargestellt, wie der Bund bezüglich der Wahrnehmung seiner Aufgaben beurteilt wird. Als Grundlage dient eine Selbstbeurteilung der Fachspezialisten des BAV sowie als Fremdbeurteilung die Einschätzung der Kantone. Die beiden folgenden Abbildungen zeigen, dass Fremd- und Selbstbild in vielerlei (aber nicht in jeder) Hinsicht übereinstimmen:

- Der Bund sieht bei sich selbst insbesondere Defizite bei der Tarifaufsicht. Hier sind alle befragten Fachspezialisten des **BAV** der Meinung, dass der Bund seine übergeordneten Aufgaben zu wenig wahrnimmt. So sollte der Bund vermehrt eine Rolle bei der übergeordneten Koordination der Tarife spielen und dabei beispielsweise zu einer stärkeren Vereinheitlichung der Tarif zwischen den Verkehrsverbänden beitragen. Dafür Bezüglich Aufgaben im Bereich Information ist das BAV der Meinung, dass es diese tendenziell eher zu stark wahrnimmt. Die Wahrnehmung der Koordinationsfunktion zwischen den Kantonen und per Saldo auch das Benchmarking erfolgen dagegen gerade im richtigen Ausmass.
- Auch gut 50% der **Kantone** sind der Meinung, dass der Bund seine Aufgaben bei der Tarifaufsicht verstärkt wahrnehmen sollte. Gemäss einzelnen Rückfragen bei den Kantonen betrifft diese Einschätzung die Rolle des Bundes bei der Koordination der Tarife (insbesondere bei kantonsübergreifenden Verkehrsverbänden wäre eine stärkere Rolle des Bundes erwünscht). Die Kantone würden es zudem begrüssen, wenn der Bund beim Benchmarking und bei der Koordination zwischen den Kantonen seine Tätigkeiten eher noch weiter ausbauen würde. Wir interpretieren die entsprechenden Umfrageergebnisse dahingehend, dass die Kantone in diesen Bereichen mit der (jetzt schon starken) Bundesrolle zufrieden sind. Weiter beurteilen die Kantone die Informationspolitik des Bundes als gut, möchten also hier keinen Abbau.

Abbildung 5-22: Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes aus Sicht des Bundes

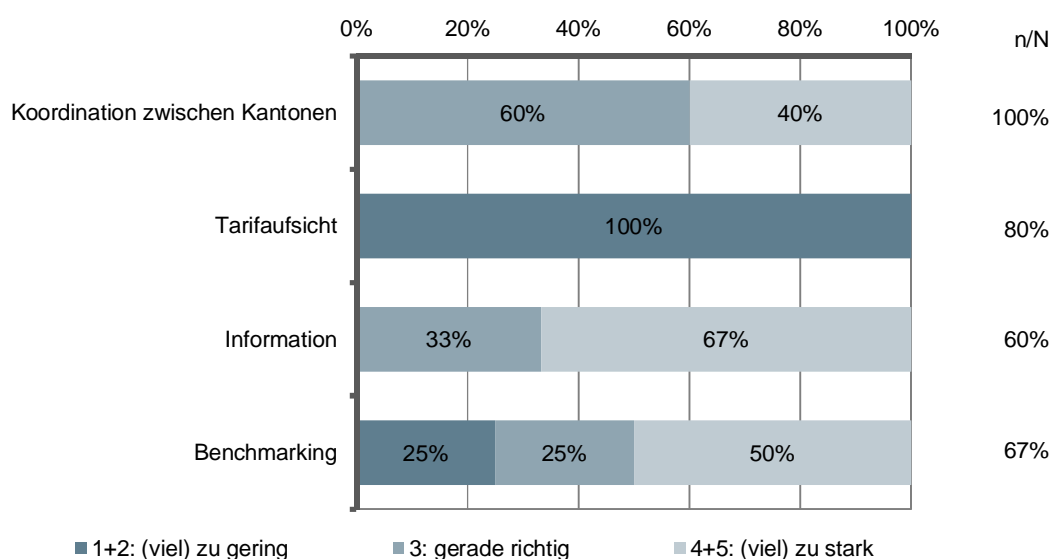
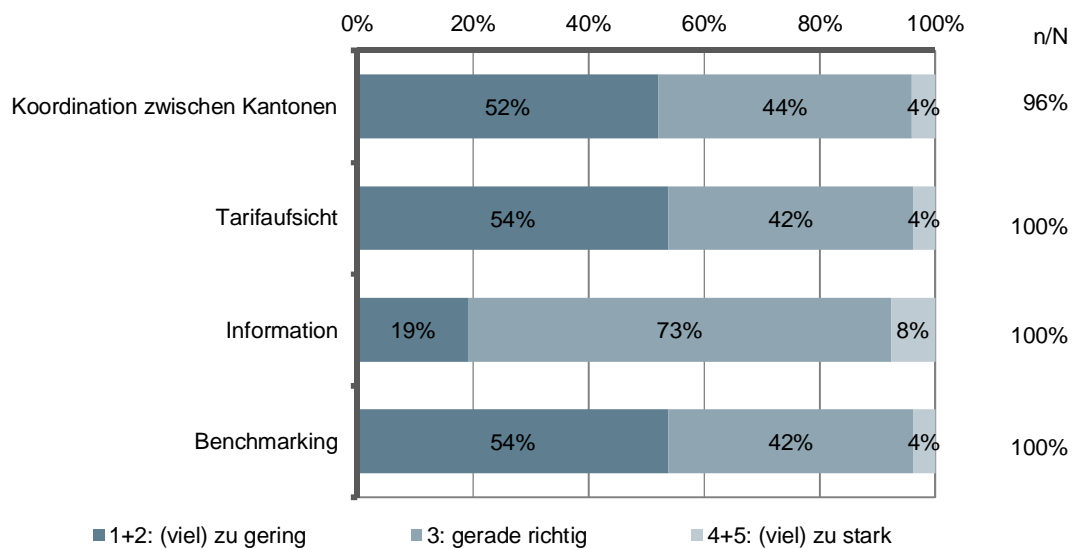


Abbildung 5-23: Wahrnehmung der Aufgaben des Bundes aus Sicht der Kantone

5.4.4 Verbesserungspotenzial

Verbesserungspotenziale bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bestehen aus Sicht der Kantone insbesondere bei folgenden Punkten:

- Die mittel- und langfristige Planbarkeit kann und sollte verbessert werden. Dazu werden genannt:
 - Kriterien der Mitfinanzierung strukturell festlegen und nicht situativ (den knappen Finanzmitteln) anpassen
 - Der Bund soll stärker in die mittelfristige Angebotsplanung eingebunden werden
 - Verbindliche Festlegung der Kantonsquote
 - Von einem Kanton wird auch gewünscht, dass über Gesuche um Quotenanpassungen früher – wenn möglich noch vor Jahresmitte – entschieden wird.
- Die Termine sollen besser eingehalten werden, so wird bspw. gefordert, dass der vom BAV veröffentlichte Terminplan für das Bestellverfahren auch von Seiten des Bundes konsequenter eingehalten wird. Zudem müsste der Zeitplan besser auch auf die kantonalen Prozesse abgestimmt werden (z.B. Festlegung des kantonalen Budgets etc.)
- Generell sollen Wege für eine noch bessere Zusammenarbeit bei der Offertprüfung geprüft werden. Genannt werden etwa:
 - Es sollen Vorabsprachen unter den Bestellern vor den Offertverhandlungen durchgeführt werden. Dabei soll zusammen mit dem BAV eine Gesamtschau über alle Offerten eines Kantons erstellt werden, mit dem Ziel, problematische Offerte frühzeitig zu identifizieren.
 - Schaffung eines Offertprüfungspools mit andern Bestellern (Kantonen und Bund), um die Offertprüfung noch weiter zu professionalisieren.

Während die obigen Punkte tendenziell eher in Richtung einer verstärkten Zusammenarbeit resp. einer stärkeren Rolle des Bundes im Bestellverfahren zeigen, betont der Kanton Zürich, dass eine Einmischung des Bundes grundsätzlich nur dort gewünscht sei, wo ein Koordinationsbedarf bestehe. Es besteht somit auch unter den Kantonen nicht eine einhellige Meinung über die „Arbeitsteilung“ zwischen Bund und Kantonen beim Bestellverfahren RPV.

Aus Sicht des Bundes besteht insbesondere bei der besseren Abstimmung zwischen den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und der Angebotsplanung ein Verbesserungspotenzial. Zentral sind für die Fachspezialisten des BAV:

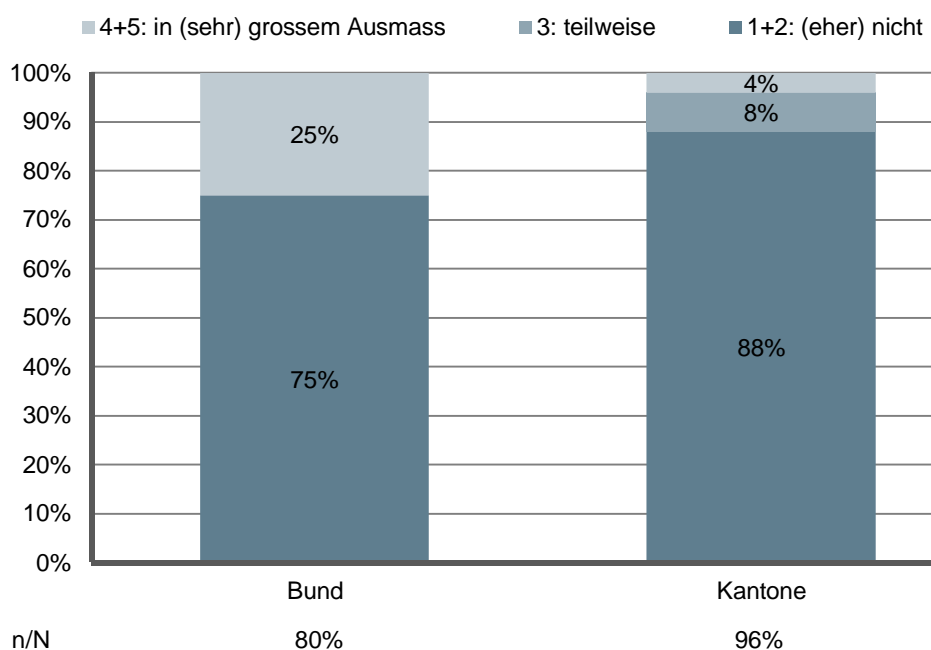
- Eine bessere Handhabe, um das Angebot zu beschränken, sodass das von den Kantonen über den Maximalstandard hinaus bestellte Angebot zweifelsfrei definiert werden kann.
- Eine stabilere Finanzplanung, die verhindert, dass kurzfristige Sparprogramme des Bundes den langfristigen Zahlungsrahmen (4 Jahre) durcheinanderbringen.
- Schnellere Verhandlungen zwischen Bestellern und KTU, damit die Verhandlungen pünktlicher abgeschlossen werden können.

5.4.5 Veränderter Handlungsspielraum seit 2005

Die folgende Abbildung 5-24 zeigt, wie sich der Handlungsspielraum von Bund und Kantonen verändert hat. Dabei decken sich die Einschätzungen von Bund und Kantonen mehrheitlich:

- Die Kantone vertreten grösstenteils den Standpunkt, dass sich der Handlungsspielraum nicht vergrössert hat.
- Diese Ansicht wird vom Bund unterstützt, dessen Handlungsspielraum sich seit 2005 entsprechend nicht verkleinert hat.

Abbildung 5-24: Hat sich der Handlungsspielraum des Bundes seit 2005 verkleinert? Hat sich der Handlungsspielraum der Kantone seit 2005 vergrössert?



Nur wenige Kantone haben einen erhöhten Handlungsspielraum wahrgenommen. Dieser wirkt sich besonders bei der Festlegung des Angebotes aus. Das Angebot kann neu nach einer kantonalen Strategie nachfragegerecht festgelegt werden, was die Möglichkeiten vergrössert, kantonal-politische Forderungen bei der Angebotsplanung durchzusetzen.

Einen grösseren Handlungsspielraum wird von den Kantonen bezüglich des Einsatzes der Finanzmittel gewünscht:

- Die kurz- und mittelfristige finanzielle Planung soll vom Bund verbindlich eingehalten werden.
- Zudem sollen die Kantone, die den Markt vor Ort am besten beurteilen können, einen grösseren (finanziellen) Handlungsspielraum haben.
- Weiter fordern die Kantone vom Bund, dass die Vorgaben praxisgerechter gehalten und differenziert für Bahn- und Buslinien festgelegt werden.

Wie bereits in den vorhergehenden Abschnitten ausgeführt, sieht der Bund seinen Handlungsspielraum besonders bei der Angebotsplanung eingeschränkt. Hier würde sich der Bund dann auch einen grösseren Einfluss mit mehr Gestaltungsmöglichkeiten wünschen.

5.4.6 Rückzug des Bundes aus dem RPV

Ein Rückzug des Bundes aus dem RPV ist für keinen der Akteure eine Option. Bund und Kantone führen dafür folgende Gründe an:

- Der Bund trägt dazu bei, dass die Qualität des öV-Systems in der Schweiz vergleichbar ist und ein flächendeckendes öV-Angebot zur Verfügung steht. Ein Rückzug des Bundes hätte eine „manque d'unité de doctrine“ zur Folge. Ohne Beteiligung des Bundes würde das öV-Angebot stärker abhängig von der Finanzkraft und der politischen Grundstimmung im jeweiligen Kanton. Der Bund hat eine wichtige Rolle als Regulator und als Schlichtungsstelle zwischen den Kantonen.
- Verhandlungen mit national tätigen KTU wären ineffizient und kaum zielführend, weil der Bund im RPV eine wichtige Koordinationsaufgabe bei der Bestellung von kantonsübergreifenden Linien wahrnimmt. Ganz grundsätzlich gelte, dass Finanzentscheide mit Sachentscheiden korrelieren, also auf der gleichen politischen Ebene stattfinden müssen.
- Das vom Bund erstellte Kennzahlensystem erhöht die Vergleichsmöglichkeiten und damit den Druck auf die KTU.
- Bei einem Rückzug des Bundes müsste befürchtet werden, dass das schweizweit funktionierende und koordinierte öV-Gesamtnetz im RPV auseinanderbricht, insbesondere wenn die Bundesmittel für den RPV nicht indexiert und nicht zweckgebunden auf die Kantone übertragen würden.

Neben den obigen negativen Auswirkungen sieht eine kleine Minderheit der KTU auch positive Aspekte, wenn sich der Bund aus dem RPV zurückziehen würde: Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die Abläufe im Bestellverfahren vereinfacht würden, da ein Verhandlungspartner weniger „am Tisch sitzen“ würde.

5.4.7 Unklarheiten im Verfahren

Aus Sicht des Bundes gibt es keine Unklarheiten im Bestellverfahren des RPV. Demgegenüber sehen die Kantone einige Unklarheiten im Bestellverfahren. Die Wichtigsten sind folgende:

- Vorgaben unter anderem bei der Teuerung, aber auch bei Treibstoff-, Trassen- und Strompreisen, Eigenkapitalverzinsung und Pensionskassensanierung sowie Einhaltung von technischen Vorschriften (z.B. Sicherheit) sind teilweise unklar oder zu wenig verbindlich formuliert.
- Unklar ist zudem, was geschieht, wenn einzelne Kantone statt zweijährigen Angebotsvereinbarungen weiterhin nur einjährige Angebotsvereinbarungen abschliessen, z.B. weil entsprechende kantonale Beschlüsse für eine zweijährige Vereinbarung nicht vorliegen.
- Unklarheiten entstehen darüber hinaus, wenn aufgrund des Zeitplans die Angebotsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen, bevor das (kantonale) Budget verabschiedet wurde.

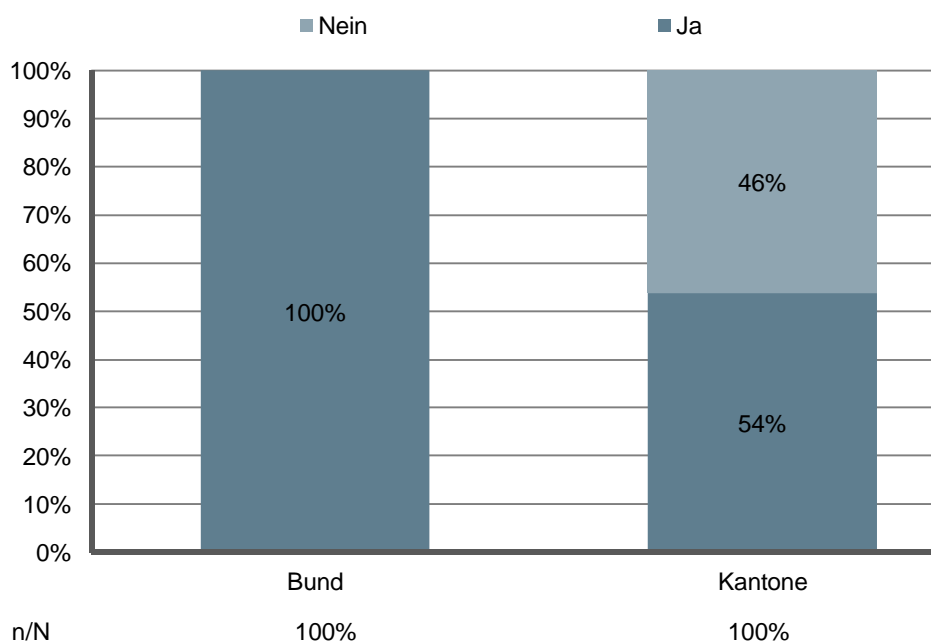
5.4.8 Konflikte

In diesem Abschnitt wird untersucht, wie die Akteure die Konfliktsituation einschätzen. Kommt es zu Konflikten zwischen Bund und Kantonen resp. zwischen den KTU und Bund / Kantonen? Dabei interessiert uns einerseits, ob überhaupt Konflikte bestehen und andererseits, wie diese gelöst werden könnten.

a) Konflikte zwischen Bund und Kantonen

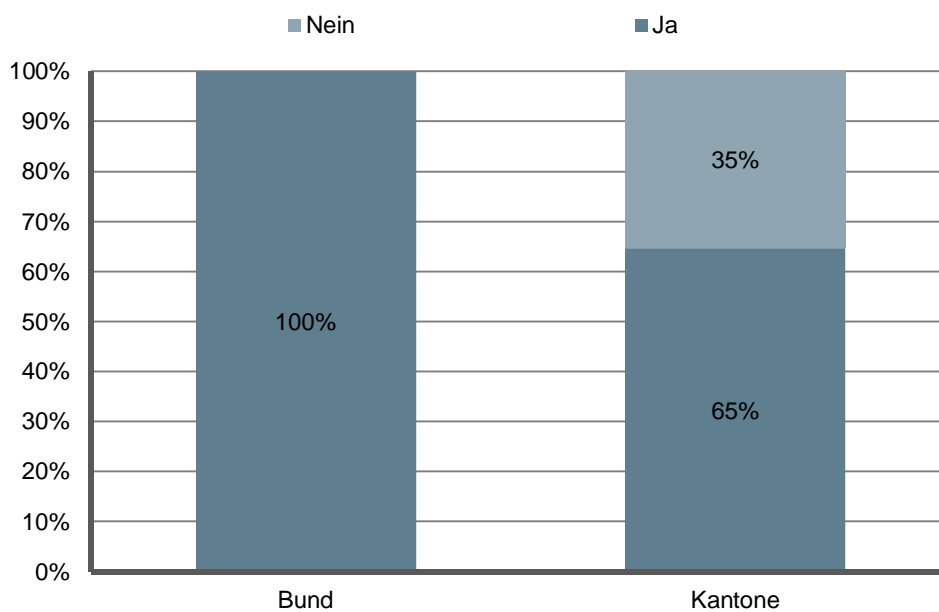
Die Abbildung 5-25 zeigt, dass sowohl die Fachspezialisten des BAV als auch die Kantone Konflikte mit der jeweils anderen Partei wahrnehmen (von Seiten Bund gar zu 100% der befragten Personen). Allerdings liegen diese Konflikte aus Sicht des Bundes in der Natur der Sache und werden nicht als besonders problematisch empfunden.

Abbildung 5-25: Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit der anderen Partei (Kantone / Bund)?



Zudem könnten die Konflikte in der Regel zur Zufriedenheit von Bund und Kantonen gelöst werden (vgl. Abbildung 5-26). Hauptgrund für die Konflikte sind die Angebotsplanung (Umfang der Mitfinanzierung von neuen Angeboten, Definition von Vorgaben) sowie die Offertverhandlungen.

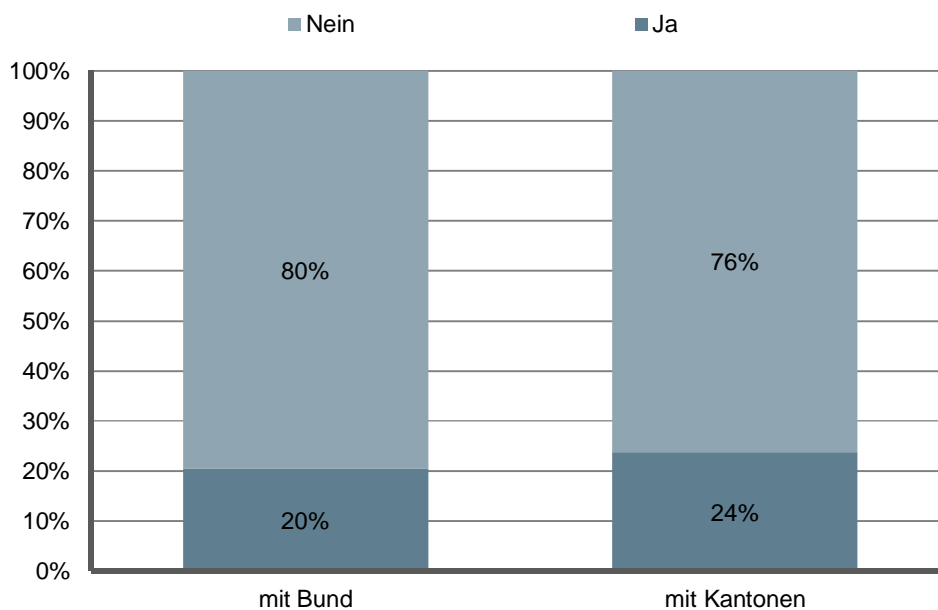
Abbildung 5-26: Können die auftretenden Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?



b) Konflikte der KTU mit Bund und Kantonen

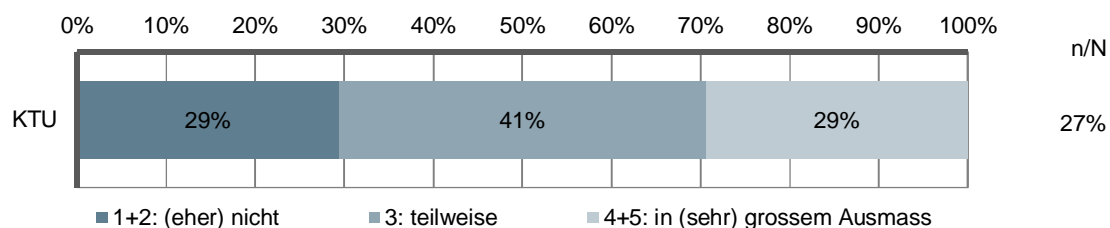
Die Frage, ob es zu Konflikten zwischen den KTU und dem Bund und/oder den Kantonen kommt, wurde nur seitens der KTU beantwortet. Wie die folgende Abbildung 5-27 zeigt, kommt es aus Sicht der KTU kaum zu Konflikten mit dem Bund und den Kantonen.

Abbildung 5-27: Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit dem Bund und den Kantonen?



Falls es zu Konflikten kommt (z.B. bezüglich der Festlegung der Kantonsquote, der unterschiedlichen Vorgaben oder der Einschränkung der unternehmerischen Freiheiten), können diese in gut 70% der Fälle in grossem Ausmass oder zumindest teilweise gelöst werden, während sie in 29% der Fälle (eher) nicht gelöst werden können.

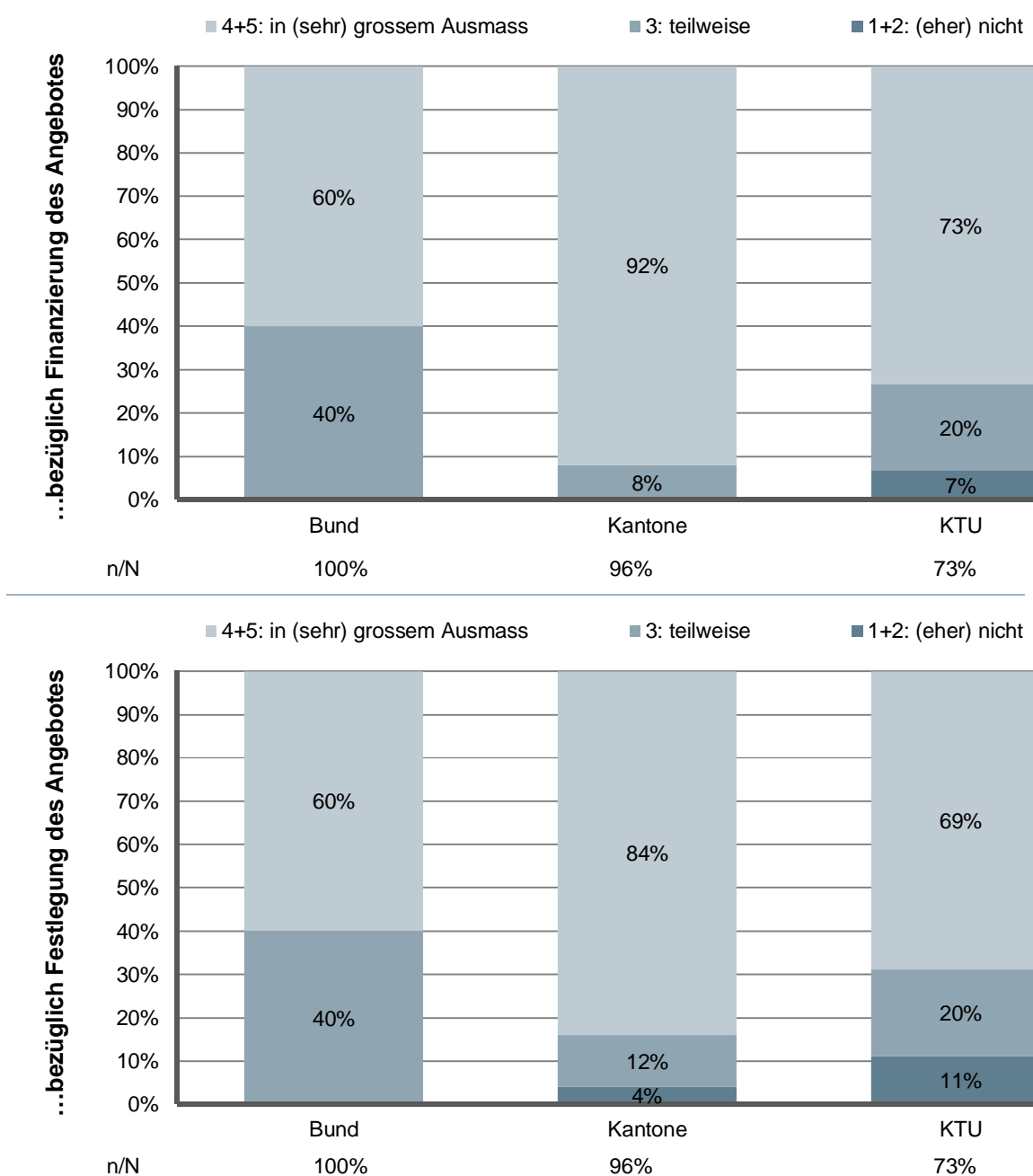
Abbildung 5-28: Können die auftretenden Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?



5.5 Zusammenarbeit zwischen den Kantonen

Dieser Abschnitt enthält die Einschätzungen von Bund, Kantonen und KTU zur interkantonalen Zusammenarbeit. Diese ist besonders bei kantonsübergreifenden öV-Linien wichtig, sowohl bezüglich der Finanzierung wie auch bezüglich der Festlegung des Angebotes im RPV (vgl. Abbildung 5-29). Nachfolgend werden die Einschätzungen zusammengefasst. Dabei stellen die Angaben der Kantone eine Selbsteinschätzung dar, während die Antworten von Bund und KTU die Sicht von aussen reflektieren.

Abbildung 5-29: Funktionieren der Zusammenarbeit zwischen den Kantonen bei kantonsübergreifenden Linien...



a) Kantone

Bei der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen bei Finanzierungsfragen sind die meisten Kantone (92%) der Meinung, dass diese sehr gut funktioniert. Nur für 8% der Kantone ist die Aufgabenteilung mit den Nachbarkantonen nur teilweise klar. Dies dürfte daran liegen, dass sich der interkantonale Verteilschlüssel (Aufteilung der Kosten abhängig von der Anzahl im jeweiligen Kanton gefahrenen Kilometer) gut etabliert hat und kaum mehr zu Diskussionen führt (vgl. Abbildung 5-29).

Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen für die Festlegung des Angebots äussern sich die Kantone geringfügig weniger positiv. 4% der Kantone sind der Meinung, dass die Aufgabenteilung (eher) nicht klar geregelt sei und für 12% funktioniert die Zusammenarbeit nur teilweise (vgl. Abbildung 5-29).

Obwohl die grosse Mehrheit der Kantone die überkantonale Zusammenarbeit als gut bezeichnet (vgl. Abbildung 5-29) antworten 63% der Kantone mit Ja auf die Frage, ob es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit den Nachbarkantonen kommt. Diese Konflikte sind i.d.R. auf die unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten und draus abgeleitete unterschiedliche Anforderungen an das Angebot abgeleitet. Die Konflikte liegen in der Natur der Sache und können bei einer Mehrheit der Kantone (76%) zufriedenstellend gelöst werden.

b) Bund und KTU

Die Fachspezialisten des BAV und die KTU beurteilen die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen sowohl bei der Finanzierung wie auch bei der Festlegung des Angebotes mehrheitlich als sehr gut. Aus Sicht des Bundes hat es sich bewährt, dass der Kanton mit dem grösseren Finanzierungsanteil den Lead übernimmt. Bei den KTU gibt es aber auch einige kritische Stimmen. Diese sind insbesondere der Ansicht, dass nachvollziehbare Regeln für die Finanzierung von grenzüberschreitenden Angeboten fehlen und je nach Kanton unterschiedliche Prioritäten oder Planungsgrundsätze bestehen (Zentrumsgemeinden/Landgemeinden).

5.6 Festlegung des Angebotes

5.6.1 Zuständigkeiten bei der Festlegung des Angebotes

Die Zuständigkeiten bei der Festlegung des Angebotes sind je nach Kanton unterschiedlich geregelt:

- In den meisten Kantonen (92%) ist eine zentrale kantonale Amtsstelle bei der Festlegung des Angebots involviert. In 13% der Kantone sind zudem auch regionale Gremien massgeblich miteinbezogen.
- In 8% der Kantone (Luzern und Zürich) wird das Angebot durch den Verkehrsverbund festgelegt.

Bei kantonsübergreifenden Angeboten ist i.d.R. der Kanton mit dem grössten Finanzierungsanteil federführend. Er bezieht aber alle anderen Kantone bei der Angebotsplanung mit ein. Dafür sind abhängig vom Kanton und vom Thema unterschiedliche Gefässe vorgesehen:

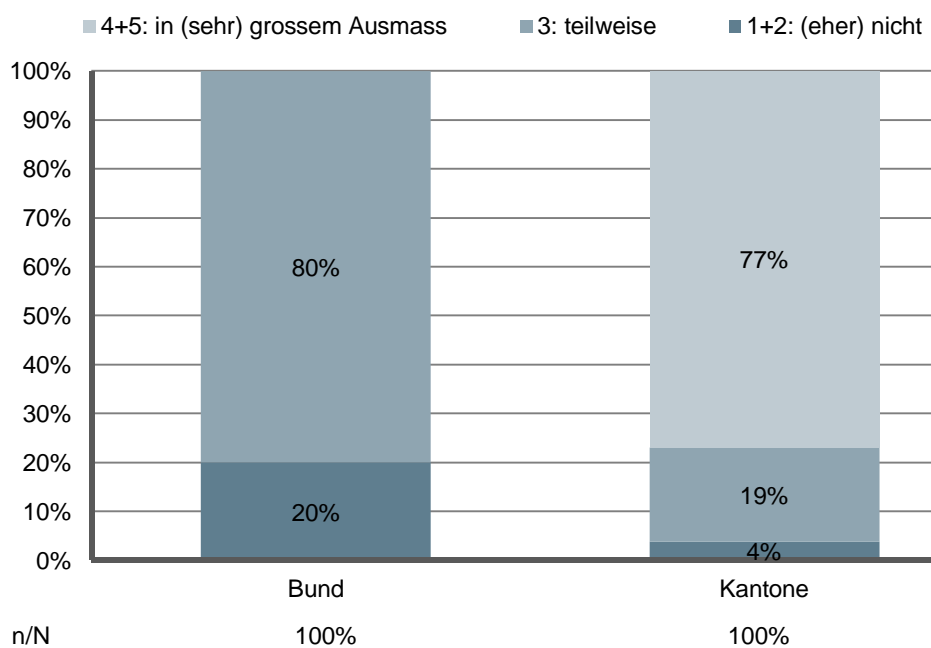
- Die mittel- bis langfristige Angebotsentwicklung erfolgt i.d.R. in interkantonalen Arbeits- und Projektgruppen.
- Die kurzfristige Planung folgt demgegenüber weniger formal und über einfache Absprachen mit den Kollegen resp. durch direkte Kontaktaufnahme zwischen den entsprechenden Ämtern und Amtsstellen.

5.6.2 Einfluss der finanziellen Vorgaben des Bundes

Die Einschätzung, ob die finanziellen Vorgaben des Bundes bei der Festlegung des Angebotes berücksichtigt werden, ist je nach Sichtweise Bund oder Kantone sehr unterschiedlich (vgl. Abbildung 5-30):

- Die Mehrheit der Fachspezialisten des BAV ist der Ansicht, dass die finanziellen Vorgaben von den Kantonen nur teilweise bis überhaupt nicht berücksichtigt werden.
- Die Kantone teilen diese Einschätzung nicht. Über drei Viertel der Kantone sind der Meinung, dass die finanziellen Vorgaben des Bundes in (sehr) grossem Ausmass berücksichtigt werden. Lediglich 4% der Kantone berücksichtigen die finanziellen Vorgaben des Bundes nicht. Zudem hat der Grossteil der Kantone (77%) in der Umfrage angegeben, dass sie weniger Angebote bestellen würden, wenn sich der Bund finanziell weniger stark beteiligen würde.

Abbildung 5-30: Berücksichtigung der finanziellen Vorgaben des Bundes

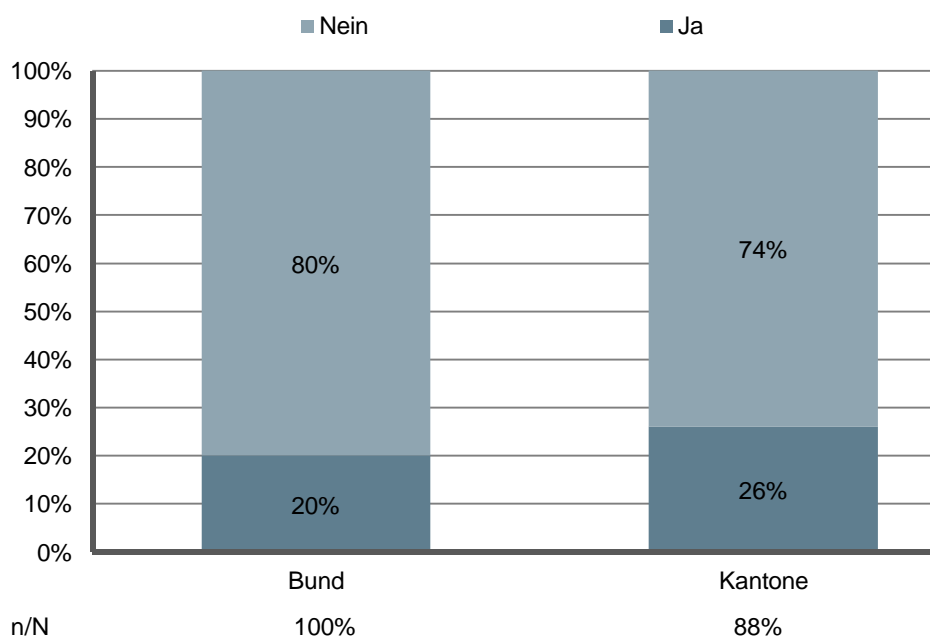


5.7 Ausmass der finanziellen Beteiligung des Bundes

5.7.1 Bereitstellung der Mittel

Bei der Frage, ob genügend Mittel zur Verfügung stehen, um das von den Kantonen bestellte Angebot zu finanzieren, sind sich die Akteure einig (vgl. Abbildung 5-31): Sowohl die Mehrheit der Fachspezialisten des BAV (80%) als auch die Mehrheit der Kantone (74%) sind der Meinung, dass nicht genügend Finanzmittel für die Finanzierung des von den Kantonen gewünschten Angebotes bereitgestellt werden.

Abbildung 5-31: Zur Verfügung stellen von ausreichend Finanzmittel seitens des Bundes für das von den Kantonen gewünschte Angebot



Aus Sicht der Kantone sind die Hauptgründe, weshalb der Bund zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stellt,

- der mangelnde politische Wille, das Angebot gemäss Art. 7 und Art. 6 der ARPV zu finanzieren und
- die mangelhafte Budgetplanung.

Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV ist das Fehlen von greifbaren Standards, die es erlauben würden, das gemeinsam bestellte Angebot im RPV auf einen bestimmten Standard zu beschränken, dafür verantwortlich, dass zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stehen. Das Problem fehlender Standards äussert sich aus Sicht der Fachspezialisten des BAV wie folgt: Der Wettbewerb der Kantone um das beste öV-Angebot könne dazu führen, dass die Kantone ohne Berücksichtigung von Standards und über die Kantonsquote hinaus Angebote bestellen würden. Da das BAV ausser den nicht verfügbaren Finanzmitteln keine Handhabe

hat, um das Angebot zu beschränken, würden die Kantone darauf hinweisen, dass der Bund seinen Anteil an der Kantonsquote nicht erfüllt. Aus Sicht des BAV würden aber für das gemeinsam bestellte Angebot in der Regel genügend Mittel zur Verfügung stehen, nicht jedoch für diese zusätzlichen Angebotswünsche der Kantone.

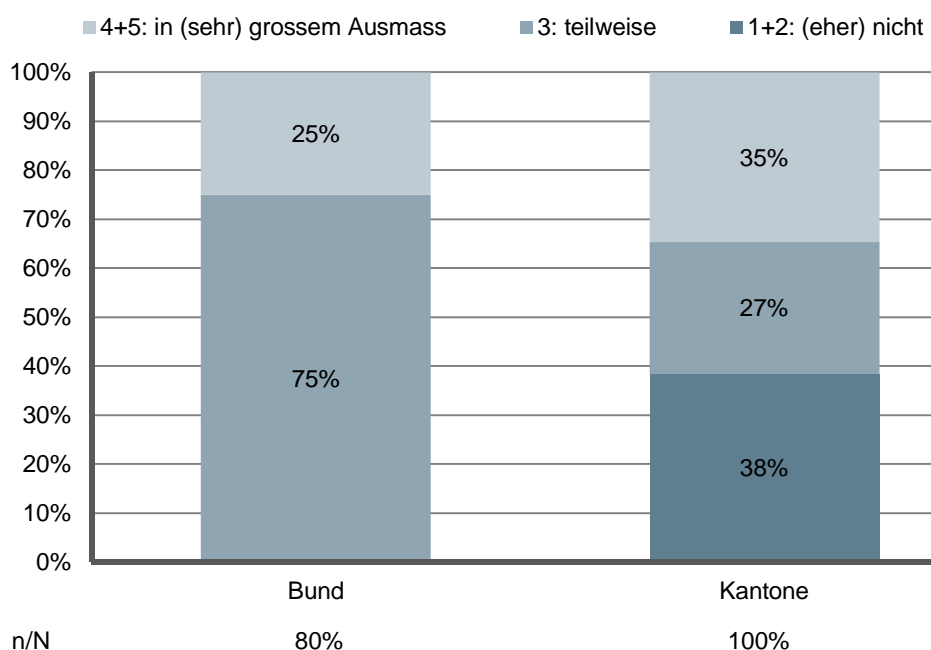
5.7.2 Einschätzung zur Berechnung der Kantonsbeteiligung

Massgebende Faktoren bei der Berechnung der Kantonsbeteiligung sind die Privatbahnstrecke pro Einwohner, die Bevölkerungsdichte. Die Frage, ob die Berechnung der Kantonsbeteiligung sinnvoll ist, wurde vom Bund und den Kantonen ganz unterschiedlich beantwortet (vgl. Abbildung 5-32):

- Beim Bund sind die Mehrheit der Fachspezialisten der Meinung, dass die Berechnungsweise mind. teilweise sinnvoll ist.
- Im Gegensatz zum Bund sind die Kantone wesentlich kritischer eingestellt. Nur für 35% der antwortenden Kantone ist die Berechnung der Kantonsbeteiligung sinnvoll. Für 38% der Kantone ist die Berechnung eher nicht sinnvoll. Die restlichen 27% der Kantone halten die Berechnung für teilweise sinnvoll.

Die Kantone betonen mehrmals in ihren Antworten, dass der Schlüssel nachvollziehbar, ausgeklügelt und die Höhe der Beteiligung in sehr guter Art wiedergibt. Allerdings sind die Kantone der Meinung, dass die Indikatoren (Struktur), welche für die Verteilung der Finanzmittel verwendet werden, nicht nachvollziehbar sind. Entsprechend fordern auch mehrere Kantone, dass die Formel überprüft werden soll. Weitere Änderungsvorschläge seitens der Kantone sind (wobei diesbezüglich die Meinungen der einzelnen Kantone unterschiedlich sein dürften): Gesamtschweizerisch einheitliche Beteiligung des Bundes, Mitfinanzierung des Ortsverkehrs und Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte sowie der Anschluss-Sicherung.

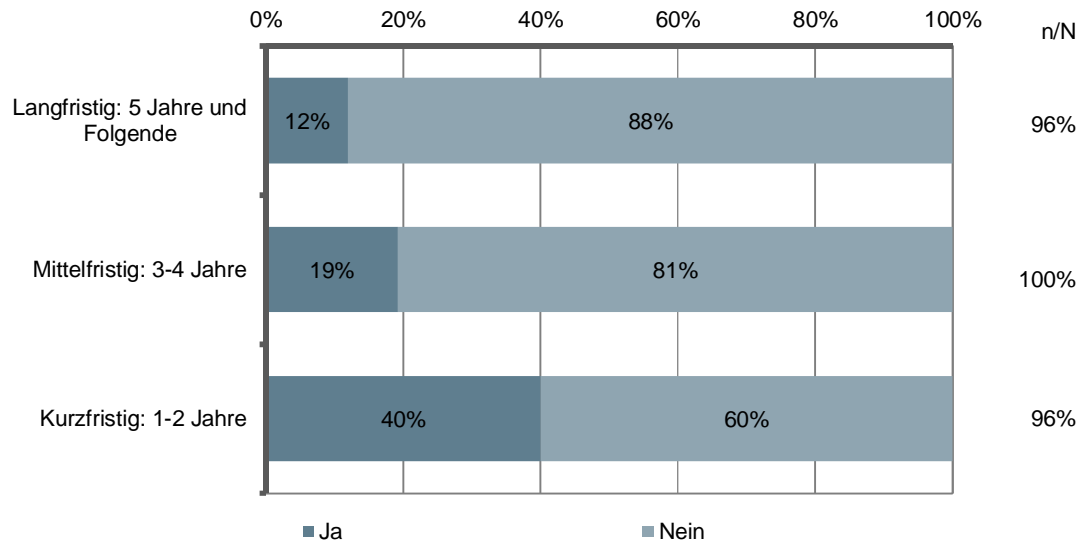
Abbildung 5-32: Wie sinnvoll ist die Berechnung der Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im RPV?



5.7.3 Planungssicherheit für Kantone und KTU

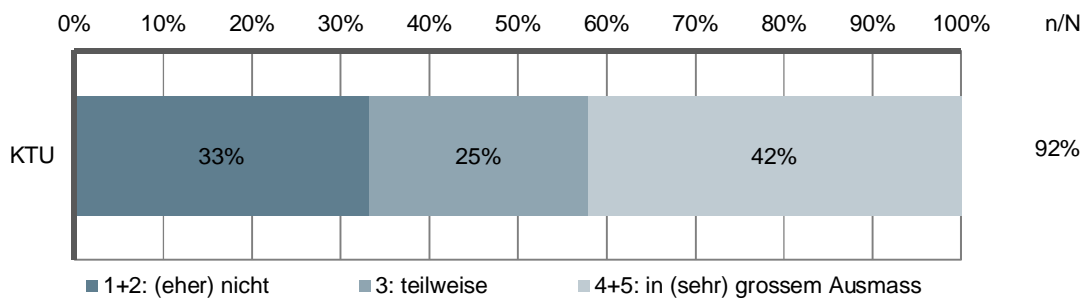
Für eine langfristige Planung der Angebote im RPV ist Planungssicherheit bezüglich der finanziellen Möglichkeiten unerlässlich. Gemäss der Abbildung 5-33 schaffen die Informationen des BAV zu den finanziellen Möglichkeiten des Bundes nicht genügend **Planungssicherheit für die Kantone**. Die Einschätzungen variieren allerdings abhängig vom betrachteten Zeithorizont.

- Kurzfristig (1 bis 2 Jahre) geben knapp die Hälfte der Kantone an, über genügend Planungssicherheit zu verfügen.
- Die Planungssicherheit nimmt mit zunehmender Fristigkeit kontinuierlich ab. So ist denn auch die langfristige Planungssicherheit nur noch für 12% der antwortenden Kantone gegeben.

Abbildung 5-33: Planungssicherheit für die Kantone

Auf Seiten der **KTU** schafft das Bestellverfahren gemäss der Abbildung 5-34 im Hinblick auf das Tätigen von Investitionen bei 42% der antwortenden KTU genügend Planungssicherheit. Für 25% ist die Planungssicherheit teilweise gegeben und für 33% überhaupt nicht.

Abbildung 5-34: Planungssicherheit für die KTU



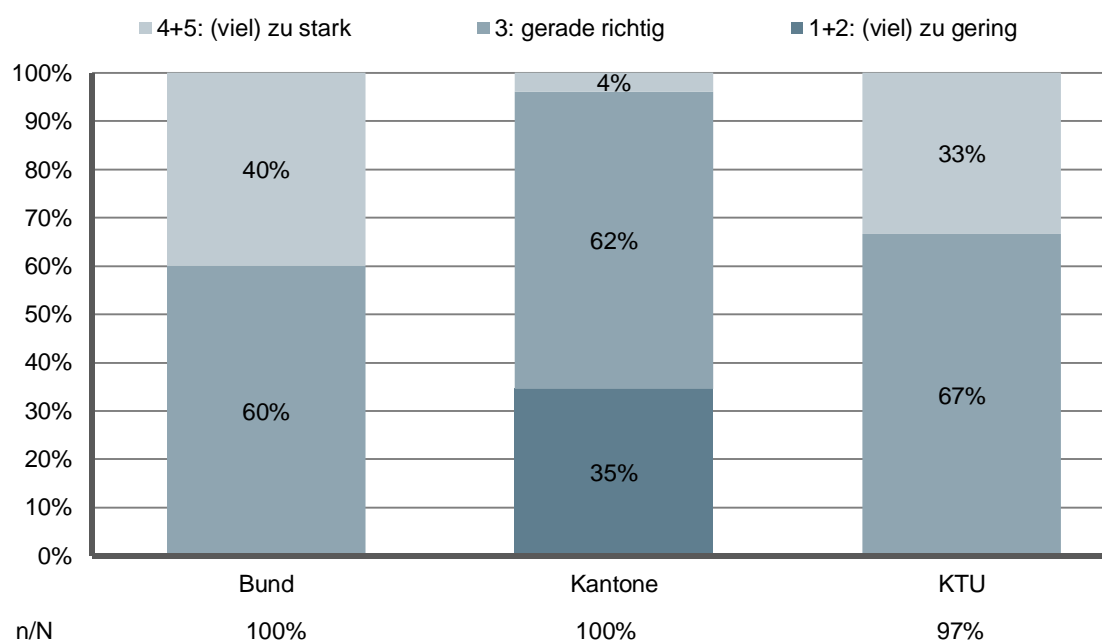
5.8 Prüfaktivitäten von Bund und Kantonen sowie Kennzahlensystem im RPV

5.8.1 Einschätzungen zu den Prüfaktivitäten des Bundes

Der Bund unterstützt die Kantone bei der Prüfung der Offerten: Bezüglich des Umfangs der Prüfaktivitäten kommen Bund und KTU sowie die Kantone zu einer unterschiedlichen Einschätzung (vgl. Abbildung 5-35):

- Bund und KTU schätzen das Ausmass der Prüf-Aktivitäten des Bundes beim Bestellverfahren resp. bei Offerten ähnlich ein. Beide Parteien beurteilen mit einem Anteil von 40% (Bund) bzw. 33% (KTU), dass die Prüfaktivitäten (viel) zu stark sind. Für 60% (Bund) resp. 67% (KTU) der jeweils Befragten sind die Prüfaktivitäten des Bundes dagegen gerade richtig.
- Auch für rund 60% der Kantone sind die Prüfaktivitäten des Bundes gerade richtig. Im Gegensatz zu Bund und KTU sind 35% der Kantone der Meinung, dass die die Prüf-Aktivitäten des Bundes (viel) zu gering sind. Nur ein Kanton erachtet die Prüf-Aktivitäten des Bundes als zu stark.

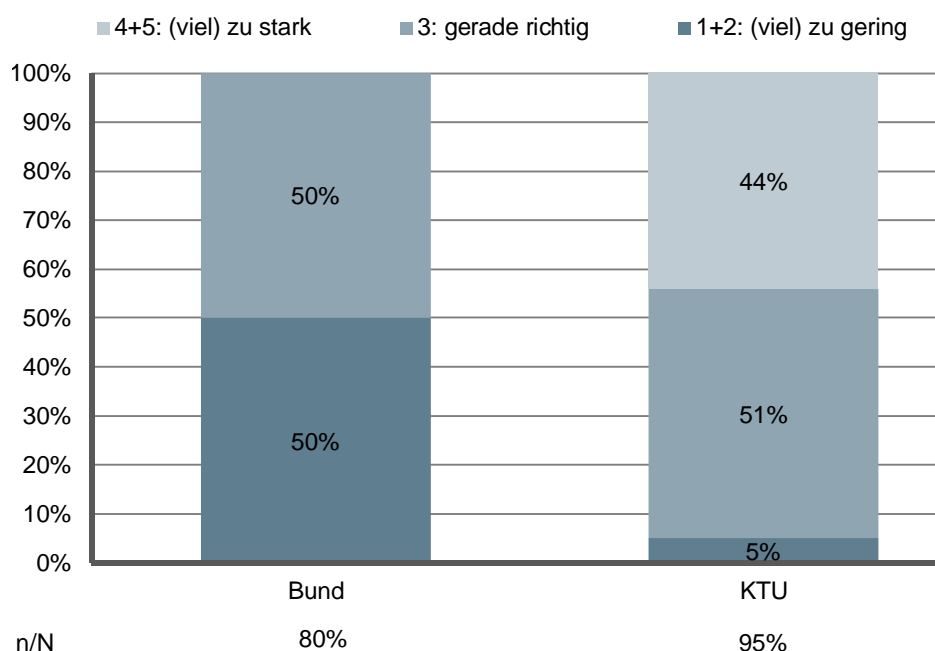
Abbildung 5-35: Ausmass der Prüf-Aktivitäten des Bundes im Rahmen des Bestellverfahrens



5.8.2 Einschätzungen zu den Prüfaktivitäten der Kantone

Nebst den Prüf-Aktivitäten des Bundes wurden auch die Prüf-Aktivitäten der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens durch den Bund und die KTU beurteilt. Der folgenden Abbildung kann entnommen werden, dass die BAV-Fachspezialisten die Prüf-Aktivitäten des Kantons als zu gering bis gut bewerten. Für rund die Hälfte der Fachspezialisten des BAV sind die Prüfaktivitäten gut, während die andere Hälfte diese als zu gering einstuft. Die KTU schätzen das Prüfverfahren der Kantone bei den von ihnen eingereichten Offerten sehr unterschiedlich ein: 5% beurteilen die Prüf-Aktivitäten als (viel) zu gering, 51% als gerade richtig und 44% als (viel) zu stark ein.

Abbildung 5-36: Ausmass der Prüf-Aktivitäten der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens



5.8.3 Beurteilung des Kennzahlensystems des BAV

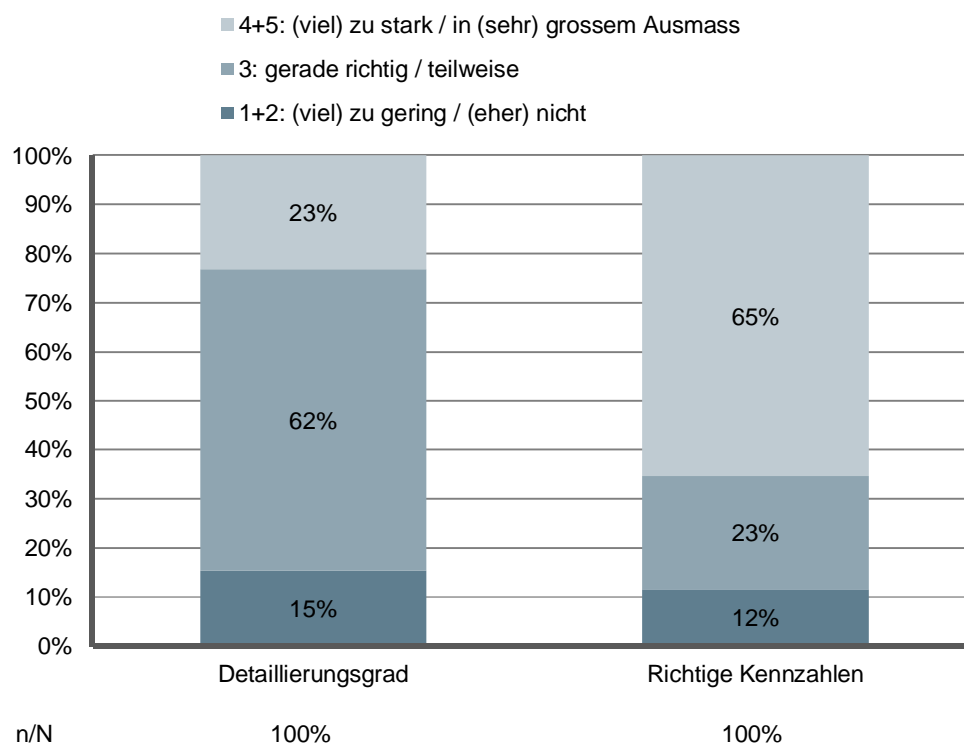
a) Detaillierungsgrad

Im Folgenden wird das Kennzahlensystem des BAV aus Sicht der Kantone mittels der Indikatoren „Ausmass des Detaillierungsgrades des Kennzahlensystems des BAV für den RPV“ und „Anwendung der richtigen Kennzahlen im Kennzahlensystem des BAV für den RPV“ beurteilt.

Wie der folgenden Abbildung 5-37 entnommen werden kann, wird das Kennzahlensystem des BAV für den RPV von den Kantonen insgesamt positiv beurteilt:

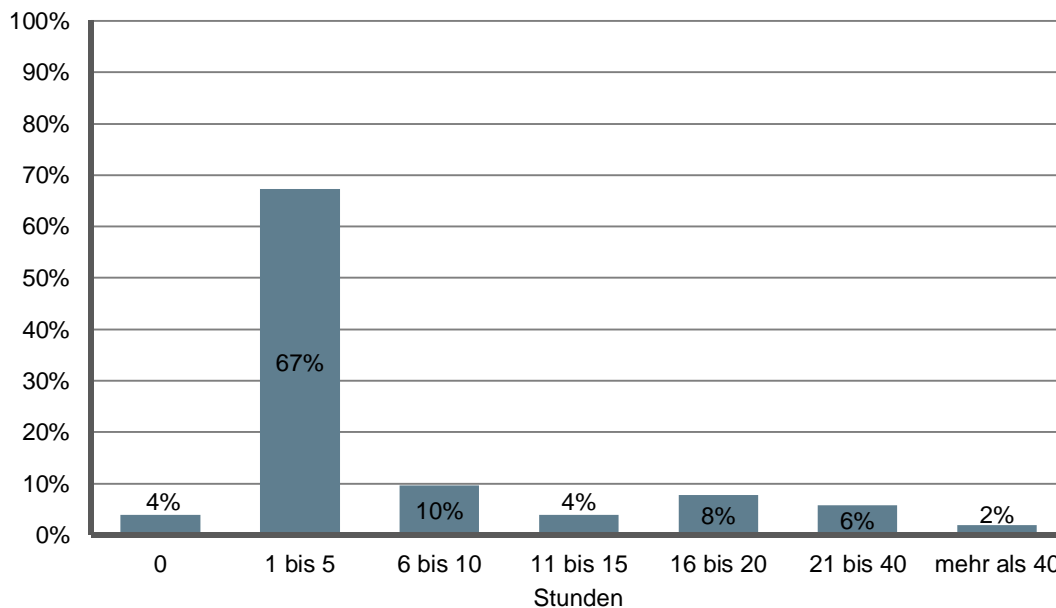
- Bezüglich des Detaillierungsgrades sind 62% der antwortenden Kantone der Ansicht, dass der Detaillierungsgrad gerade richtig ist, 15% finden diesen (viel) zu gering und 23% beurteilen den Detaillierungsgrad als (viel) zu stark.
- Darüber hinaus sind rund zwei Drittel der Kantone der Meinung, dass im Kennzahlensystem die richtigen Kennzahlen verwendet werden. 12% der Kantone sind der Auffassung, dass eher die falschen Kennzahlen verwendet werden. Die übrigen Kantone erachten die im Kennzahlensystem verwendeten Indikatoren zumindest teilweise als sinnvoll.

Abbildung 5-37: Beurteilung des Detaillierungsgrades des Kennzahlensystems und der Verwendung der richtigen Kennzahlen im Kennzahlensystem des BAV



b) Aufwand bei den KTU

Der zusätzliche Aufwand bei den KTU, der durch das Kennzahlensystem im RPV entsteht, ist je nach KTU sehr unterschiedlich. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, liegt der Mehraufwand bei über 70% der Fälle bei 5 und weniger Stunden pro Linie. Bei 8% der Linien ist der Mehraufwand mit über 20 Arbeitsstunden aber durchaus spürbar.

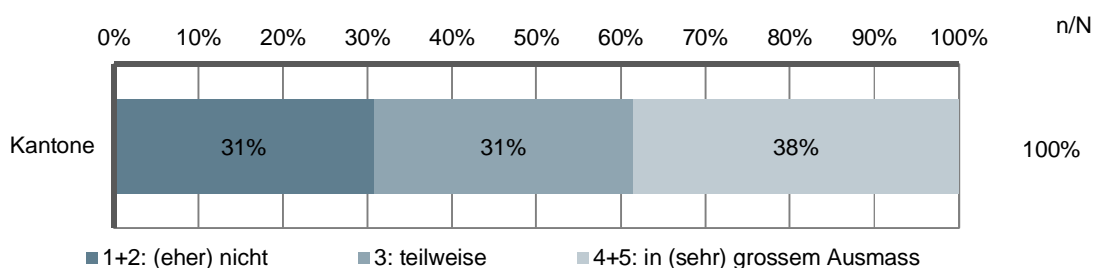
Abbildung 5-38: Zusätzlicher Aufwand durch das Kennzahlensystem im RPV pro Linie

c) Nutzung des Kennzahlensystems

Das Kennzahlensystem führt für die KTU wie gezeigt zu einem gewissen Mehraufwand. Entsprechend besteht die Erwartung, dass das Kennzahlensystem auch tatsächlich genutzt wird.

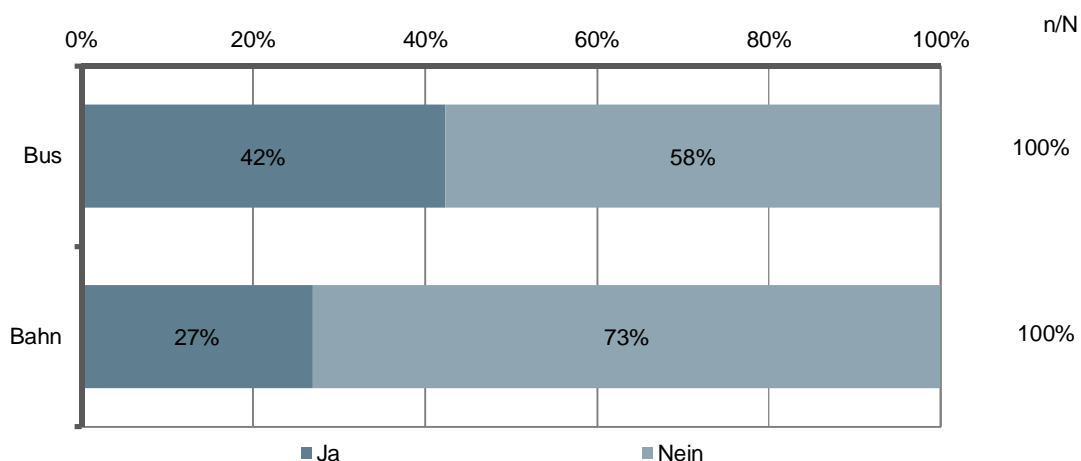
Abbildung 5-39 zeigt, dass die Kantone das Kennzahlensystem in sehr unterschiedlichem Ausmass heranziehen: 38% verwenden dieses in (sehr) grossem Ausmass, 31% teilweise und 31% ziehen das Kennzahlensystem bei der Beurteilung der Offerten überhaupt nicht bei.

Abbildung 5-39: Berücksichtigung des Kennzahlensystems bei der Beurteilung der Offerten durch die Kantone



Der Bund seinerseits stützt sich bei der Beurteilung der Offerten grossmehrheitlich auf das Kennzahlensystem ab.

Rund 42% der Kantone verfügen zudem über eigene Benchmarking-Systeme für den Vergleich der Offerten von Buslinien (vgl. Abbildung 5-40). Für Bahnlinien haben nur 27% der Kantone ein eigenes Benchmarking-System aufgebaut. Diese eigenen Benchmarking-Systeme betreffen nur teilweise Kantone, die das Kennzahlensystem des BAV (eher) nicht verwenden. So zeigt eine zusätzliche Auswertung, dass insgesamt fünf Kantone bei der Beurteilung der Offerten weder auf ein eigenes noch auf das Kennzahlensystem des BAV zurückgreifen.

Abbildung 5-40: Verwendung von eigenen Benchmarking-Systemen**d) Verbesserungsmöglichkeiten**

Die Kantone und die KTU hatten in der Befragung die Möglichkeit Verbesserungsvorschläge für das Kennzahlensystem des BAV vorzuschlagen.

Nebstdem, dass einige **Kantone** der Ansicht sind, dass mit Rücksicht auf die KTU der Umfang der Kennzahlenerhebung nicht weiter erhöht werden darf, schlagen andere Kantone folgende Verbesserungen vor:

- Einfügen von Kenngrößen zu den Qualitätsaspekten des öffentlichen Verkehrs (Ansatz für Bonus-Malus Vereinbarungen)
- Ergänzung der finanziellen Kennzahlen um strukturelle Variablen, die Auskunft über die Charakteristik der Gesamtunternehmung und der Region geben.
- Indikatoren ergänzen mit unproduktiven Stunden wie Krankheit, Nicht-Arbeitsstunden etc.
- Verwendung von aktuellen Zahlen, Sicherstellung der Plausibilisierung, Fokussierung auf die wichtigsten Kennzahlen und
- Führen einer Liste, in der aufgezeigt wird, welche Linien welcher Kategorie zugeteilt wurden. Gewährleisten der Nachvollziehbarkeit der Zuteilung der einzelnen Linien auf die BAV-Kategorien.
- Die Definition der Vollkosten präzisieren, um die Vergleichbarkeit der Kennzahl zu erhöhen. Angemerkt wird, dass die angewandte Bruttobetrachtung zu einer ungleichen Behandlung von KTU führe, die überdurchschnittlich viele Verbundaufgaben wahrnehmen.

Die **KTU** kommen zu einer unterschiedlichen Einschätzung, wie das Benchmarking-System verbessert werden könnte: Während einige der Unternehmen der Meinung sind, dass keine Änderungen am jetzigen Kennzahlensystem nötig sind, gibt es insbesondere auch viele Stimmen, die eine Reduktion auf weniger dafür aber wesentlichere Zahlen wünschen.

Folgende Änderungswünsche wurden genannt:

- Die Offerten sollen als Ganzes und weniger in den Details betrachtet werden.

- Da jedes Unternehmen unterschiedliche Bedürfnisse hat (Investitionen, finanzielle Situation), sind diese auch separat zu evaluieren. Eine Reduzierung des Benchmarking-Systems auf einheitliche Kriterien sowie eine Betrachtung über alle Unternehmen ohne Berücksichtigung der lokalen Unterschiede, ist zu vermeiden.
- Es sollte ein anonymisiertes Benchmarking inkl. historischer Entwicklung zur Verfügung gestellt werden, damit die Unternehmen wissen, wo sie stehen.
- Beschränkung des Kennzahlensystems auf die Grössen:
 - Kostendeckungsgrad und/oder Abgeltung je Pkm
 - Abgeltung pro Einsteiger

Die übrigen Kennzahlen seien schwierig zu interpretieren, da die Bahnen sehr unterschiedlich aufgestellt sind bezüglich Streckenlänge, Anzahl Fahrgäste sowie Bahntechnik (Zahnrad-/Schmalspur-/Normalspur/Seilbahnen).

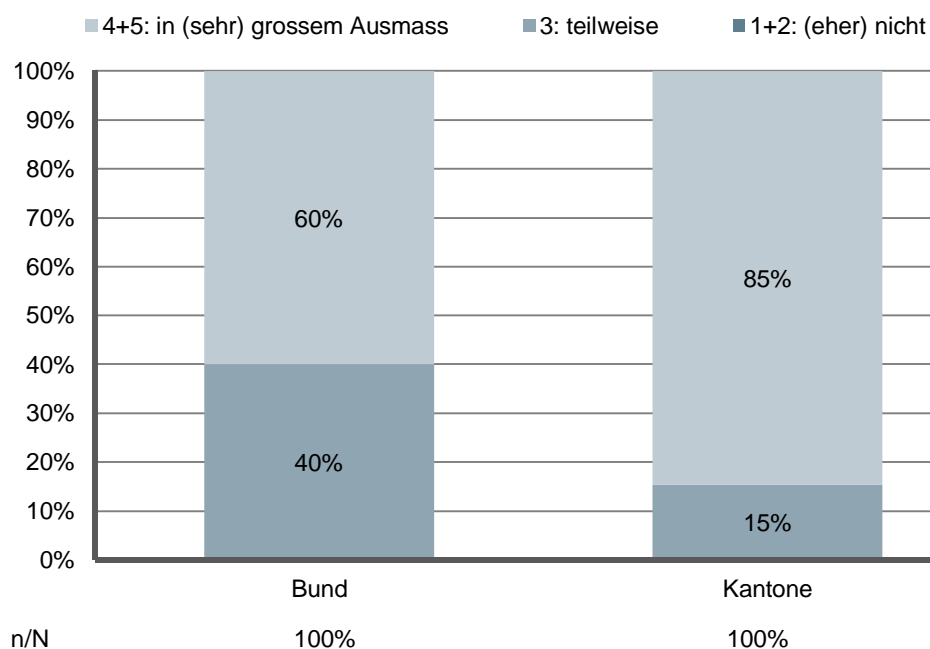
5.9 Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel

Im Rahmen dieser Studie wird die Effizienz des Angebots mit dem Verhältnis von Abgeltungsfranken zu Platzkilometern gemessen. Ein Angebot ist somit umso effizienter, je mehr Platzkilometer pro Abgeltungsfranken produziert werden.

5.9.1 Beurteilung Effizienz der Transportunternehmen

Sowohl der Bund wie auch die Kantone haben beurteilt, ob die KTU die Transportleistungen effizient erbringen:

- Die Fachleute des BAV sind wie die Abbildung 5-41 zeigt mehrheitlich der Meinung, dass die KTU in einem (sehr) grossen Ausmasse effizient arbeiten. 40% beurteilen die Arbeiten der KTU als nur teilweise effizient. Die Gründe für die Ineffizienzen sind aus Sicht der BAV-Fachspezialisten teilweise nicht effiziente Produktionsstrukturen (z.B. bezüglich Standort der Werkstätten) sowie eine starke politische Lobby, die keinen Wettbewerb und keinen verstärkten Kostendruck auf die KTU zulässt.
- Die Kantone sind noch stärker davon überzeugt, dass die KTU in den jeweiligen Kantonen sehr effizient arbeiten: 85% der Kantone beurteilen die Arbeiten als (sehr) effizient und 17% als zumindest teilweise effizient. Als Gründe für die teilweisen Ineffizienzen wurden hauptsächlich der schlechte Fahrplan und die ineffiziente Arbeitsweise der KTU aufgeführt.

Abbildung 5-41: Wie effizient arbeiten die KTU?

5.9.2 Gründe für die Effizienzveränderungen

Die Befragung bei Bund, Kantonen und KTU legte einen Schwerpunkt auf die Analyse der Gründe möglicher Effizienzveränderungen. Als Gründe für Effizienzänderungen wurde hierzu zwischen den auslösenden Faktoren und den getroffenen Massnahmen und Anpassungen unterschieden:

- Die Frage nach den auslösenden Faktoren zielt im Wesentlichen auf die Rahmenbedingungen oder auch auf die Spielregeln ab. In gewissen Fällen können diese Aspekte auch als exogen vorgegeben interpretiert werden.
- Bei den Massnahmen und Anpassungen werden vor allem endogene Faktoren angesprochen, d.h. Aspekte, die auf Verhaltensänderungen der Akteure zurückzuführen sind.

a) Auslösende Faktoren

Über alle Akteure hinweg betrachtet, führten insbesondere folgende Auslöser zu einer Effizienzsteigerung im RPV:

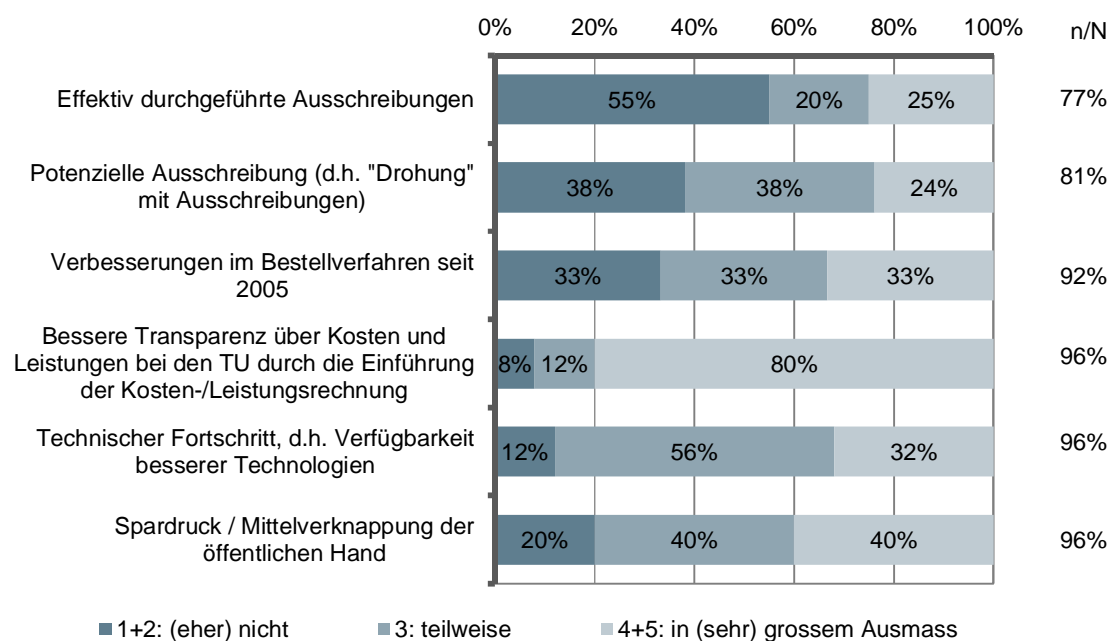
- Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen bei den KTU durch die Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung
- Spardruck / Mittelverknappung der öffentlichen Hand
- Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005

In den folgenden drei Abbildungen ist je Akteur die Wichtigkeit möglicher auslösender Faktoren zur Effizienzsteigerung beim RPV aufgeführt.

Bund

Beim Bund ist besonders auffällig, dass die Fachspezialisten des BAV einheitlich der Meinung sind, dass die bessere Transparenz über Kosten und Leistungen zu Effizienzsteigerungen im RPV geführt hat. Ebenfalls ein wichtiger Auslöser für Effizienzsteigerungen war die „Gefahr“, dass Linien öffentlich ausgeschrieben werden sowie der Spardruck der öffentlichen Hand. Weniger häufig genannt, aber immer noch bedeutende Auslöser für Effizienzsteigerungen, sind die effektiv durchgeführten Ausschreibungen (über das Ausmass der Wirkung auf die Effizienz des RPV besteht allerdings unter den Fachspezialisten des BAV Uneinigkeit), Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005 und der technische Fortschritt.

Abbildung 5-42: Welche Auslöser haben zu Effizienzsteigerungen beigetragen aus Sicht des Bundes?



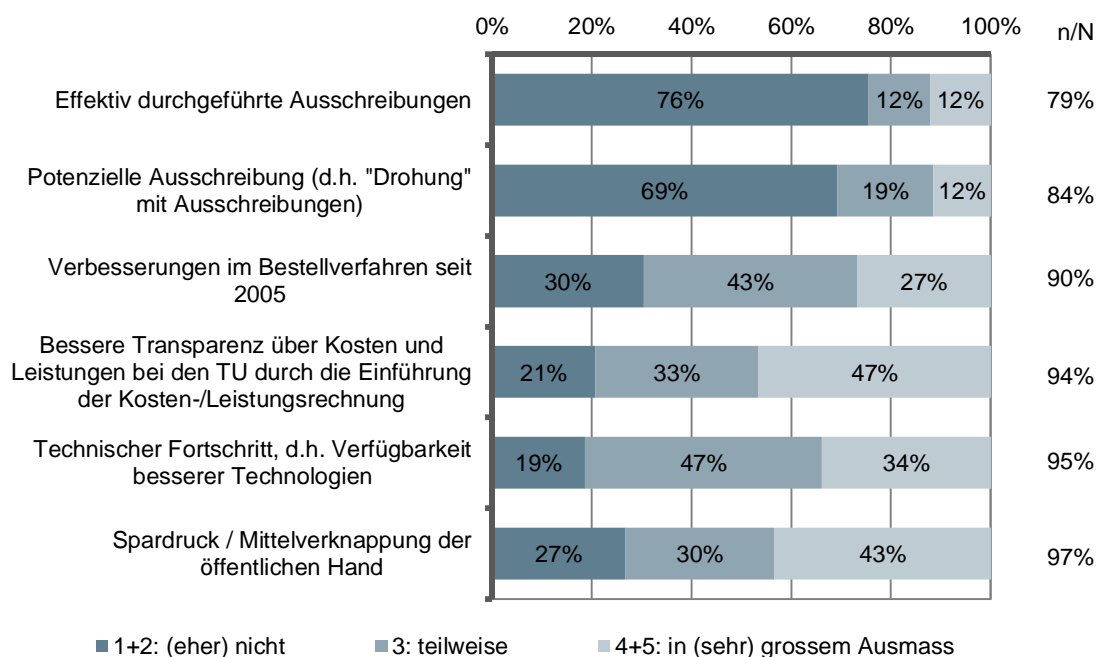
Kantone

Die Kantone beurteilen ebenfalls die mit der Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung erreichte bessere Transparenz über Kosten und Leistungen als wichtigsten Auslöser für Effizienzsteigerungen. Eine mittlere Wirkung eine verbesserte Effizienz haben aus Sicht der Kantone die Auslöser „Spardruck der öffentlichen Hand“, „technischer Fortschritt“, „Verbesserung im Bestellverfahren seit 2005“ und die „potenzielle Ausschreibung“. Eher kein Auslöser für Effizienzsteigerungen beim RPV ist der Aspekt „effektiv durchgeführte Ausschreibungen“. Diese letzte Beurteilung gilt es in Anbetracht der wenigen tatsächlich getätigten Ausschreibungen allerdings zu relativieren (vgl. hierzu den nachfolgenden Exkurs zum Thema Ausschreibungen).

Weitere mögliche Auslöser können gemäss der Umfrage folgende Aspekte sein:

- Benchmark und Zielvereinbarungen
- Gezielter Angebotsausbau
- Marktnahe Planung durch die Regionen

Abbildung 5-43: Welche Auslöser haben zu Effizienzsteigerungen beigetragen aus Sicht der Kantone?



Exkurs Ausschreibungen

Der Grund für die eher kritische Beurteilung der Effizienzwirkungen von effektiv durchgeführten Ausschreibungen dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass viele Kantone gar keine Ausschreibungen durchführen. Die Auswertung der Befragung zeigen, dass 58% der Kantone gar keine Ausschreibungen durchführen. Nur ein Kanton schreibt Linien regelmässig aus. Die übrigen Kantone (38%) führen Ausschreibungen unter gewissen Voraussetzungen durch, insbesondere den Folgenden:

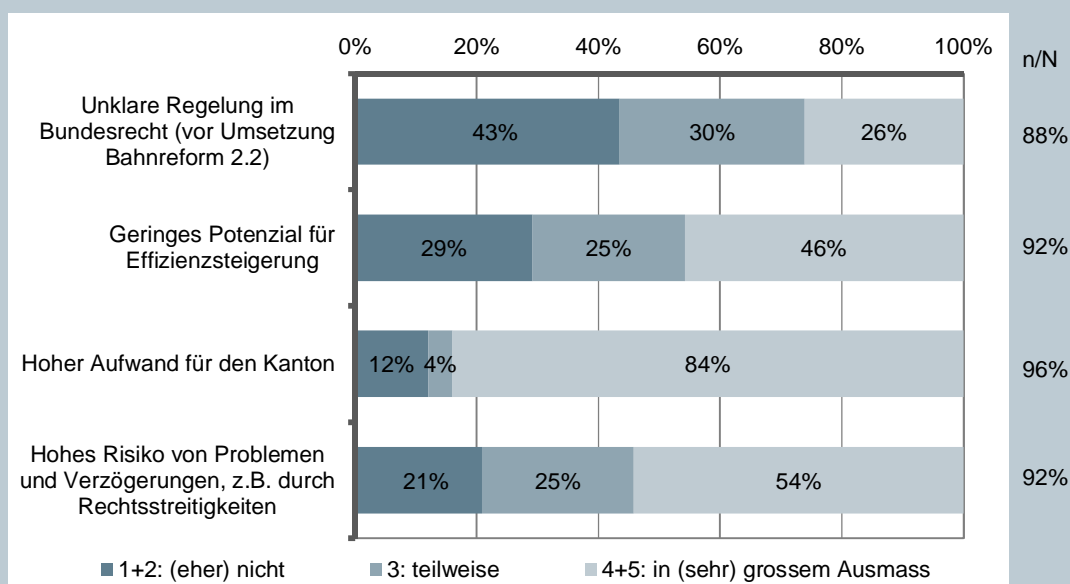
- Die Kennzahlen beim Benchmark sind nicht befriedigend oder das Preis-Leistungsverhältnis ist ungenügend.
- Die Zielvereinbarung führt nicht zum gewünschten Erfolg, es kann keine Zielvereinbarung abgeschlossen werden oder die Zielvorgaben werden nicht erreicht.
- Die Bedürfnisse der Besteller werden zu wenig berücksichtigt.
- Es gibt grosse Angebotsveränderungen in einer Region.
- Die Zusammenarbeit mit dem Leistungserbringer ist ungenügend.

Die Gründe dafür, dass die Möglichkeiten zur Ausschreibung von Linien nicht wahrgenommen werden, sind folgende (vgl. Abbildung 5-44):

- Hoher Aufwand für die Kantone: 84% der Kantone finden, dass dies in (sehr) grossen Ausmass zutrifft
- Hohes Risiko von Problemen und Verzögerungen (54%), z.B. durch Rechtsstreitigkeiten
- Geringes Potenzial für Effizienzsteigerungen (46%)
- Als weitere Gründe für die geringe Anzahl Ausschreibungen wurden zudem genannt:
 - Politische Rahmenbedingungen bzw. fehlende politische Unterstützung / Wille
 - Unterschiedliche Konzessionsdauer der KTU's
 - Zu geringe Anzahl von RPV-Linien im Kanton

Kein wesentlicher Grund für die seltenen Ausschreibungen sind dagegen allfällige unklare Regelungen im Bundesrecht.

Abbildung 5-44: Wie stark sind folgende Gründe für die relativ wenigen Ausschreibungen verantwortlich?



KTU

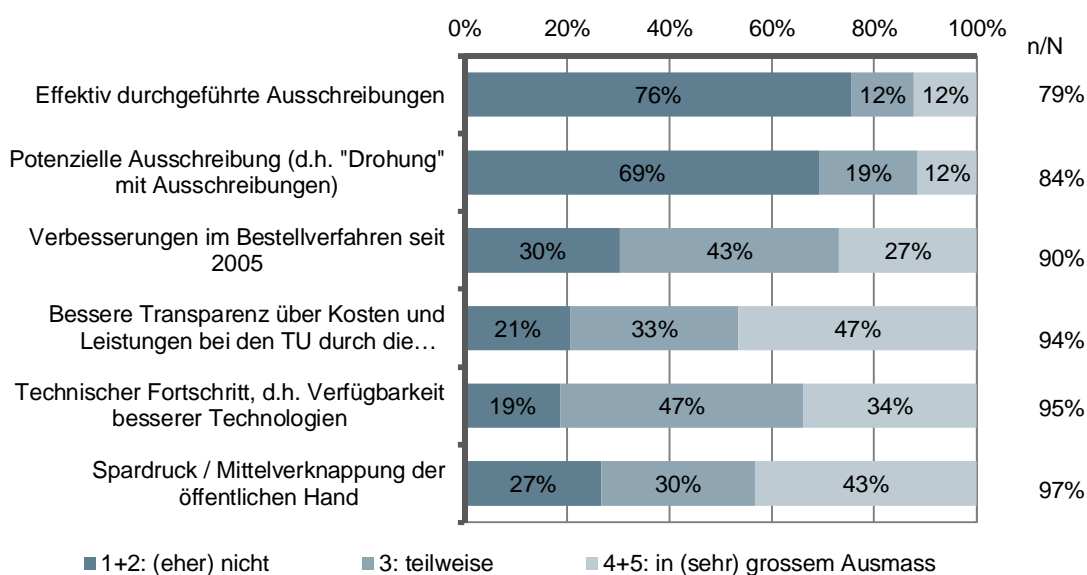
Seitens der KTU ist keiner der aufgeführten Aspekte als sehr wichtiger Auslöser für Effizienzsteigerungen im RPV anzusehen. Interessanterweise beurteilen die KTU „effektiv durchgeführte Ausschreibungen“ und die „potenzielle Ausschreibung“ als (eher) nicht effizienzfördernd. Aus Sicht der KTU führt also der mit diesen Massnahmen angestrebte verstärkte Wettbewerb kaum zu mehr Effizienz in der Leistungserbringung. Als mittlere Auslöser werden genannt:

- Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen bei den KTU durch die Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung
- Spardruck der öffentlichen Hand
- Technischer Fortschritt
- Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005

Die KTU hatten die Möglichkeit eigene Vorschläge für Auslöser von Effizienzsteigerungen im RPV aufzuzählen. In den Antworten wurden dafür unter anderem folgende Punkte aufgelistet:

- Zusatzangebote
- Grundhaltung im Unternehmen
- Personenaufkommen
- Prozessautomatisierung
- Image als gutes Transportunternehmen

Abbildung 5-45: Welche Auslöser haben zu Effizienzsteigerungen beigetragen aus Sicht der KTU?



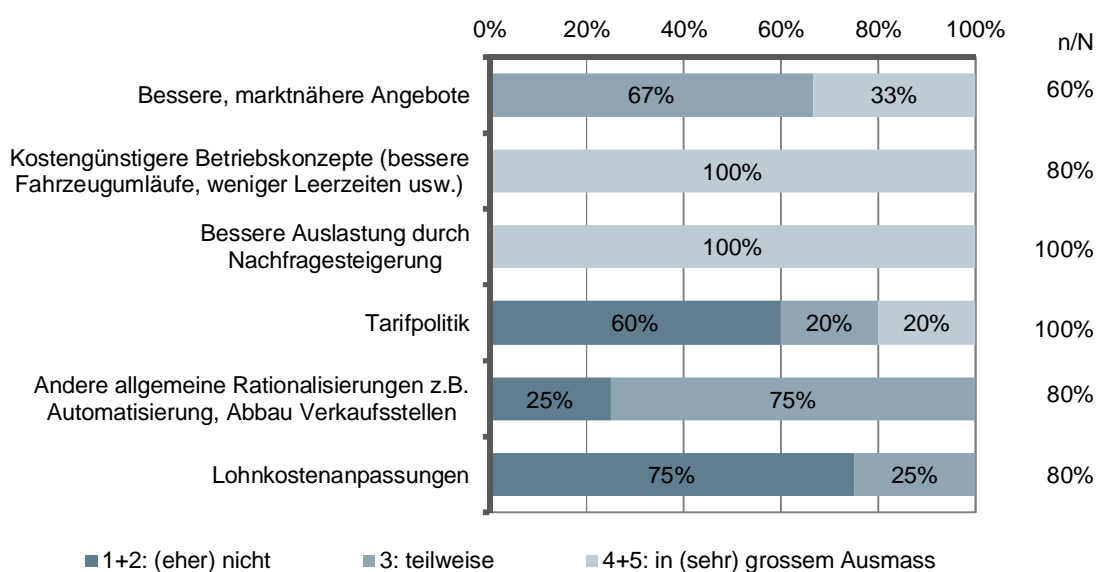
b) Massnahmen und Anpassungen

Hinsichtlich der Massnahmen und Anpassungen, die zu Effizienzsteigerungen beigetragen haben, resultieren aus der Befragung bei Bund, Kantonen und KTU, die in Abbildung 5-46 bis Abbildung 5-48 dargestellten Ergebnisse.

Bund

Allfällige Massnahmen und Anpassungen mit Effizienzverbesserungspotenzial sind aus Sicht des Bundes insbesondere kostengünstigere Betriebskonzepte und eine bessere Auslastung durch Nachfragesteigerung. Ebenfalls eine Massnahme mit bedeutendem Effizienzverbesserungspotenzial sind bessere und marktnähere Angebote. Demgegenüber werden die Massnahmen bzw. Anpassungen der Tarifpolitik, andere allgemeine Rationalisierungen sowie Lohnkostenanpassungen als wenig effizienzsteigernd beurteilt.

Abbildung 5-46: Wie relevant sind folgende Anpassungen und Massnahmen für Effizienzverbesserungen aus Sicht des Bundes?



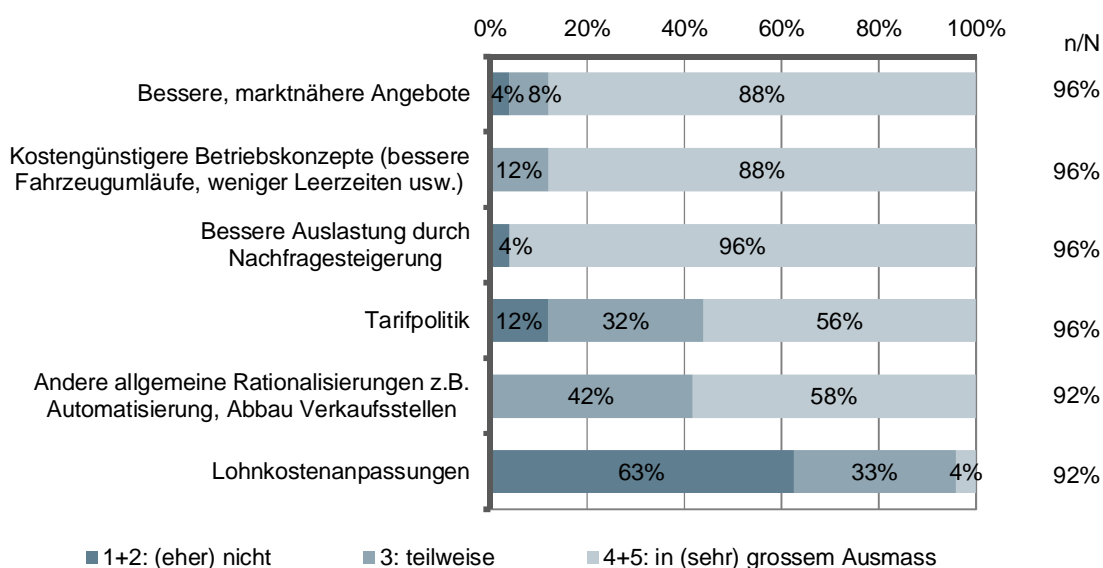
Kantone

Die Kantone messen in Bezug auf Massnahmen und Anpassungen für Effizienzverbesserungen im RPV besseren und marktnäheren Angeboten, kostengünstigeren Betriebskonzepten sowie einer besseren Auslastung durch Nachfragesteigerung einen hohen Stellenwert zu. Eine etwas weniger starke aber immer noch deutlich positive Wirkung auf die Effizienz attestieren die Kantone einer Anpassung der Tarifpolitik und anderen allgemeinen Rationalisierungen. Demgegenüber werden Lohnkostenanpassungen als weniger wirksame Massnahme zur Steigerung der Effizienz betrachtet.

Gemäss den Kantonen können folgende Massnahmen zu weiteren Effizienzverbesserungen beitragen:

- Höhere Effizienz im Management der KTU
- Gezielte, kostengünstige Fahrzeugbeschaffung
- Vermehrt Synergien zwischen den Unternehmen nutzen

Abbildung 5-47: Wie relevant sind folgende Anpassungen und Massnahmen für Effizienzverbesserungen aus Sicht der Kantone



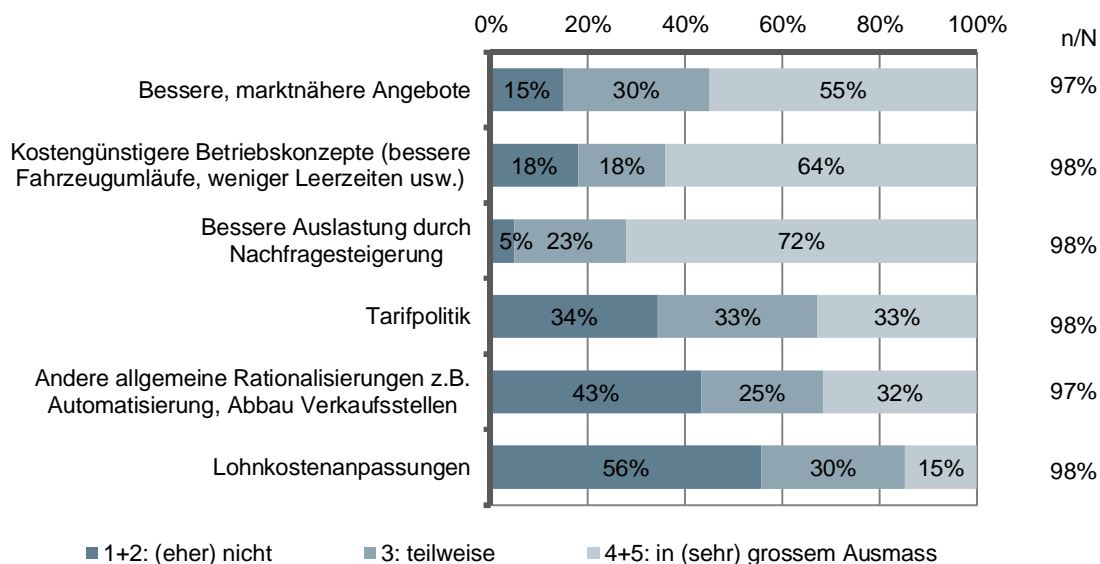
KTU

Die KTU beurteilen die vorgeschlagenen Massnahmen und Anpassungen für die Steigerung der Effizienz etwas kritischer. Den höchsten Stellenwert wird einer besseren Auslastung durch Nachfragesteigerung zugeschrieben, dicht gefolgt von kostengünstigeren Betriebskonzepten und besseren, marktnäheren Angeboten. Weniger Wirkung auf die Effizienz lassen sich aus Sicht der KTU mit der Tarifpolitik, anderen allgemeinen Rationalisierungen und Lohnkostenanpassungen erzielen. Das vergleichsweise schlechte Abschneiden der Tarifpolitik erstaunt etwas. Allerdings ist zu vermuten, dass die KTU die Frage eher auf die Produktionseffizienz (Verhältnis von Vollkosten zu Platzkilometern) und nicht auf die Abgeltungseffizienz (Verhältnis von Abgeltungsfranken zu Platzkilometern) bezogen haben.

Weitere Anpassungen und Massnahmen sind aus Sicht der KTU unter anderem:

- Vermehrt Synergien zwischen Unternehmen realisieren
- Vermehrte Harmonisierung und Modernisierung der Flotte
- Gezieltere Berücksichtigung lokaler Hindernisse
- Vermehrter Einsatz von Fahrplanplanungstools für die Optimierung des Angebotes, der Umläufe und der Bedarfsplanung

Abbildung 5-48: Wie relevant sind folgende Anpassungen und Massnahmen für Effizienzverbesserungen aus Sicht der KTU?



c) Gründe für eine Verschlechterung der Effizienz des RPV

Die bisherige Analyse fokussierte auf die Gründe, die zu einer Verbesserung der Effizienz des RPV beigetragen haben. Zusätzlich wurde auch die Frage gestellt, aus welchen Gründen sich die Effizienz des RPV verschlechtert hat. Von Seiten Bund wurden hierfür folgende mögliche Faktoren genannt:

- Die Erhöhung der Lohnkosten
- Die kostenintensive Erneuerung des Rollmaterials bzw. der Fahrzeugparks

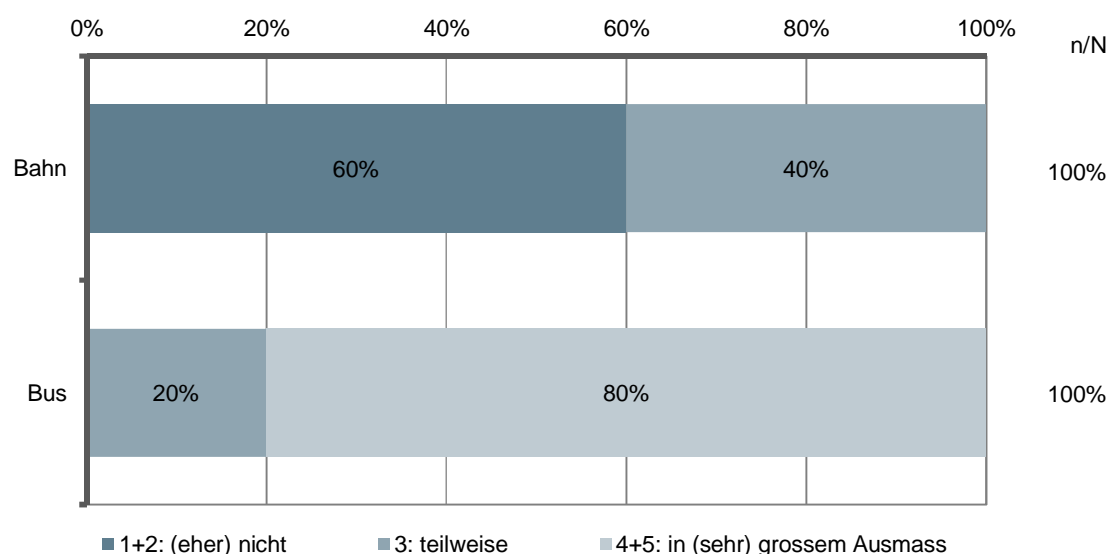
Neben den obigen Punkten werden von Seiten der Kantone auch teure Betriebskonzepte mit schlechten Fahrzeugumläufen und hohen Standzeiten als Gründe für Effizienzverschlechterungen genannt. Die Tarifpolitik hat dagegen aus Sicht von Bund, Kantonen und KTU in der Vergangenheit zu keiner Effizienzverschlechterung geführt.

5.9.3 Einschätzung zu zukünftigen Effizienzsteigerungen

a) Bund und Kantone

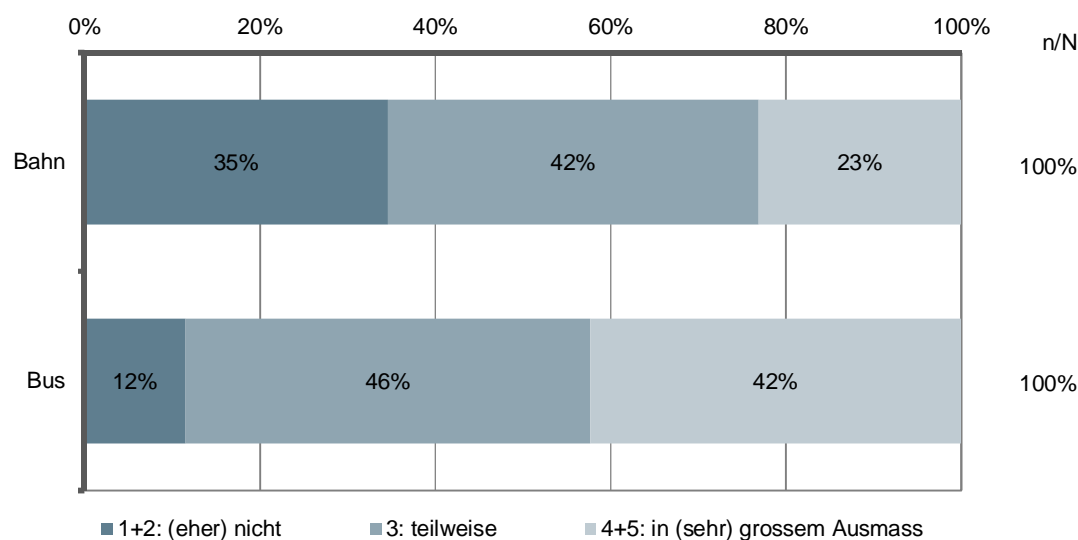
Die Abbildung 5-49 zeigt, dass die Fachspezialisten des BAV das zur Verfügung stehende Instrumentarium zur Steigerung der Effizienz der KTU für die Kategorien Bahn und Bus unterschiedlich beurteilen. Für die Kategorie Bus erachten die Fachspezialisten des BAV das Instrumentarium als gut geeignet, um weitere Effizienzsteigerungen realisieren zu können. Bei den Eisenbahnen wird das bestehende Instrumentarium dagegen hierfür als weniger geeignet beurteilt.

Abbildung 5-49: Effizienzsteigerungen der KTU mit dem zur Verfügung stehenden Instrumentarium aus Sicht des Bundes



Im Vergleich zum Bund ist die Einstellung der Kantone etwas ausgeglichener, wobei auch hier bei der Kategorie Bus aus Sicht der Kantone ein leicht besseres Instrumentarium zur Erhöhung der Effizienz der KTU zur Verfügung steht.

Abbildung 5-50: Effizienzsteigerungen der KTU mit dem zur Verfügung stehenden Instrumentarium aus Sicht der Kantone

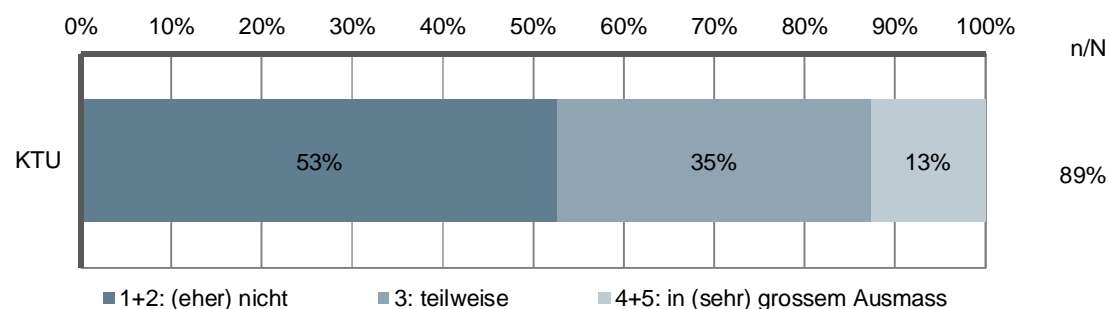


b) KTU

Die KTU beurteilen das Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen bei ihrem Unternehmen sehr unterschiedlich:

- Für 12% der KTU ist weiterhin ein sehr hohes Potenzial vorhanden
- 33% sehen teilweise ein Potenzial
- 55% der KTU sehen kein Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen in ihrem Unternehmen

Abbildung 5-51: Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen



Dort, wo Potenziale für weitere Effizienzsteigerungen vorhanden sind, ist es i.d.R. in folgenden Bereichen:

- Vermehrte Nutzung von Synergien zwischen den Unternehmen (z.B. Kooperationen bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Technik)
- Personalkosten senken
- Harmonisierung der Fahrzeugflotte
- Bessere Organisation des Unterhalts
- Optimierung des Angebots
- Tarifmassnahmen
- Priorisierung von Investitionen
- Reduktion des administrativen Aufwandes für das Offertwesen
- Umwandlung von unproduktiven Leerkilometern in produktive Fahrplankilometer
- Angebotsausbau zur Nachfragesteigerung
- Einführung eines modernen SPOS-Zahlungssystems (Kontaktlose Zahlungen ohne Bargeld)

5.10 Koordination zwischen Infrastruktur- und Angebotsplanung sowie der Fahrzeugbeschaffung

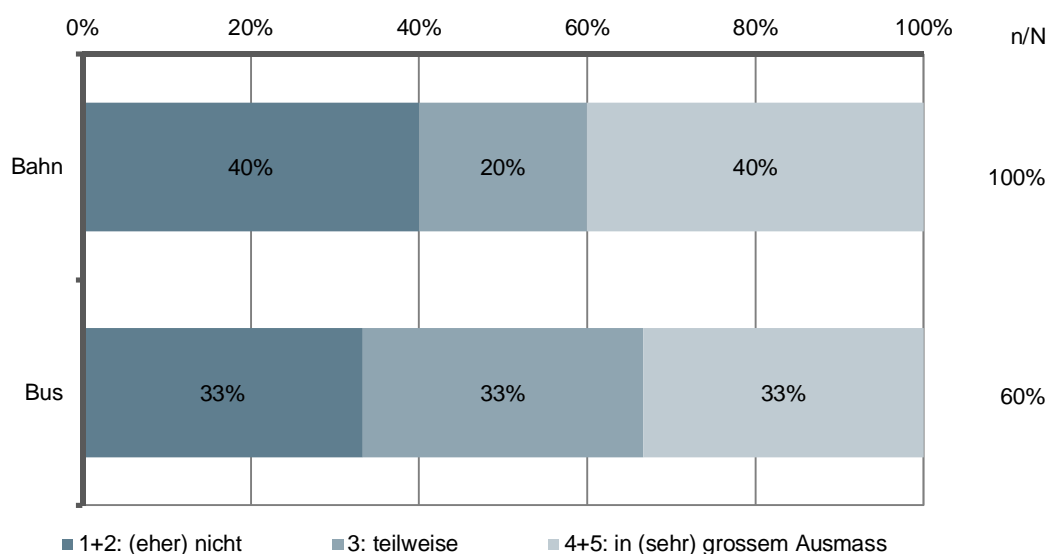
5.10.1 Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung

In den folgenden drei Abschnitten wird gezeigt, wie Bund, Kantone und KTU die bestehende Situation bezüglich einer koordinierten Angebots- und der Infrastrukturplanung einschätzen.

a) Bund

Die Einstellung der Fachspezialisten des BAV in Bezug auf die Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung durch die Kantone ist sehr unterschiedlich. Mehrheitlich sind die Fachspezialisten des BAV der Ansicht, dass sowohl bei Bahn- als auch bei Buslinien die Kantone die Angebots- und Infrastrukturplanung nur mittelmässig koordinieren. Zwar würden die Kosten für den langfristigen Unterhalt bei der Infrastrukturplanung durchaus berücksichtigt. Häufig würden dagegen die Kosten für das zukünftig auf dieser Infrastruktur neu zu betreibende Angebot zu wenig in die Analyse einbezogen.

Abbildung 5-52: Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung durch die Kantone aus Sicht des Bundes

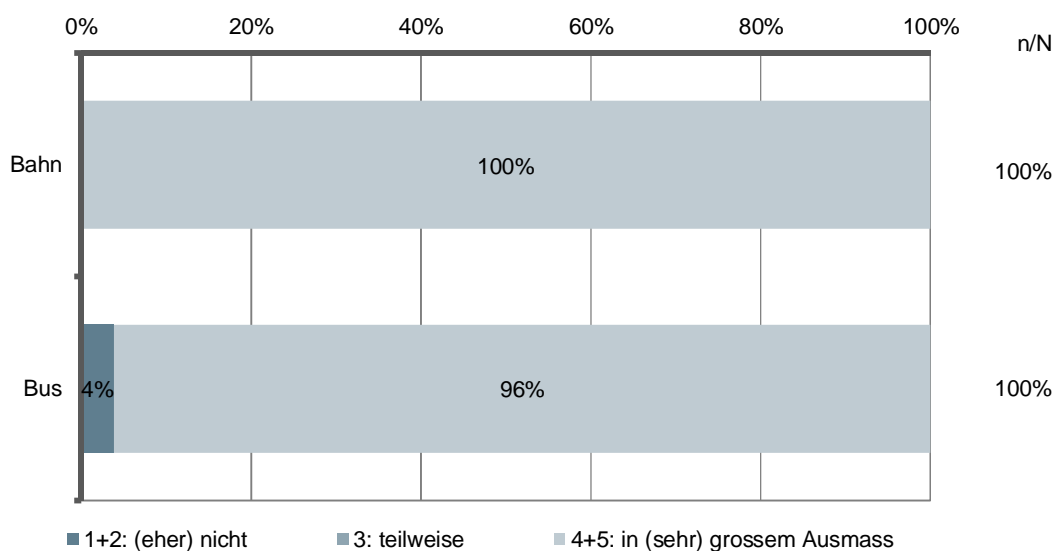


b) Kantone

Die Kantone sind im Unterschied zum Bund in (sehr) grossem Ausmass davon überzeugt, dass sie die Angebots- und Infrastrukturplanung gut aufeinander abstimmen. Einzig bei der Kategorie Bus gibt es ein paar kritische Stimmen. Diese dürften allerdings auch darauf zurückzuführen sein, dass die Infrastruktur im Busverkehr nur eine geringe Bedeutung hat.

Auch hinsichtlich der Frage, ob bei kantonsübergreifenden RPV-Bahnlinien die Infrastruktur- und Angebotsplanung mit den Nachbarkantonen koordiniert wird, sind die Kantone mit grosser Mehrheit der Meinung, dass dies in (sehr) grossem Ausmass gemacht wird.

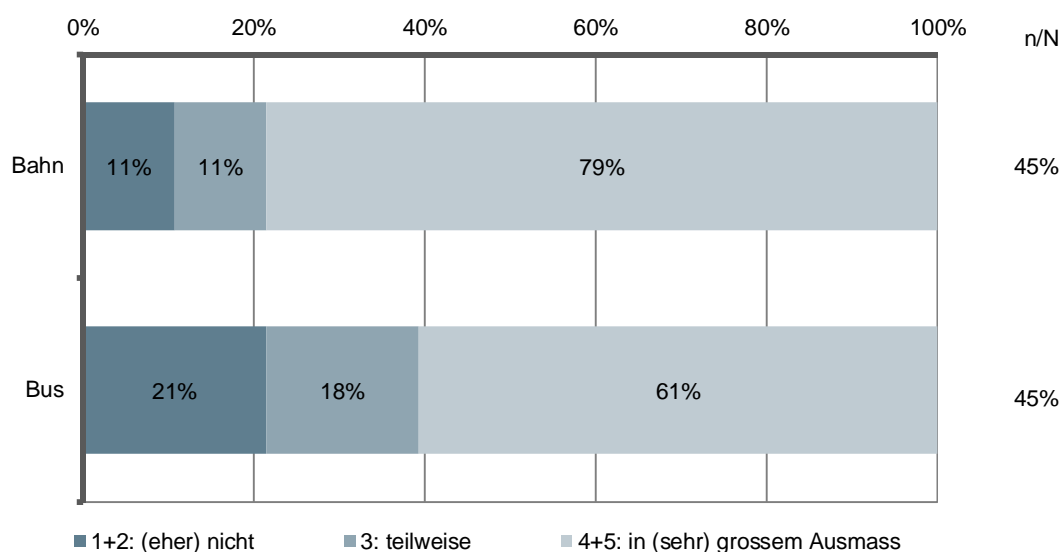
Abbildung 5-53: Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung durch die Kantone aus Sicht der Kantone



c) KTU

Die KTU beurteilen die Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung in ihrem Unternehmen mehrheitlich als sehr gut, wobei die Beurteilung bei Buslinien wiederum etwas kritischer ist. Bei Buslinien beurteilen je 21% der Unternehmen, dass die Koordination teilweise bzw. nicht gegeben ist. Demgegenüber beurteilen bei der Kategorie Bahn „nur“ je 11% die Koordination von Angebots- und Infrastrukturplanung als nicht oder nur teilweise gegeben.

Abbildung 5-54: Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung durch die KTU aus Sicht der KTU



Die KTU sind aus ihrer Sicht in folgenden Bereichen bei der Angebotsplanung involviert:

- Zusammenarbeit und regelmässiger Austausch mit dem Besteller
- Mitglied in jeweiligen Arbeitsgruppen
- Angebotsplanung und Abstimmung mit der regionalen Planungsinstanz und dem Kanton

Bei der Infrastrukturplanung sind die KTU in folgenden Hinsichten involviert:

- Regelmässiger Austausch mit den Bestellern
- Involvierung oder Verantwortlichkeit bei der Infrastrukturplanung (in beratender Funktion bzw. bei Informationsaustausch)

5.10.2 Berücksichtigung von Folgekosten bei der Infrastrukturplanung

Im Rahmen der Koordination zwischen Infrastruktur- und Angebotsplanung stellt sich insbesondere die Frage, ob dabei auch die jeweiligen Folgekosten mitberücksichtigt werden.

Folgekosten aus der Infrastrukturplanung resp. dem Infrastrukturausbau entstehen für die Angebote im RPV, wenn die Ausbauten beispielsweise zu höheren Trassepreisen oder einem weiteren Ausbau des Angebots führen. Folgekosten der Angebotsplanung entstehen umgekehrt insbesondere dann, wenn diese einen Ausbau der Infrastrukturkapazitäten bedingen.

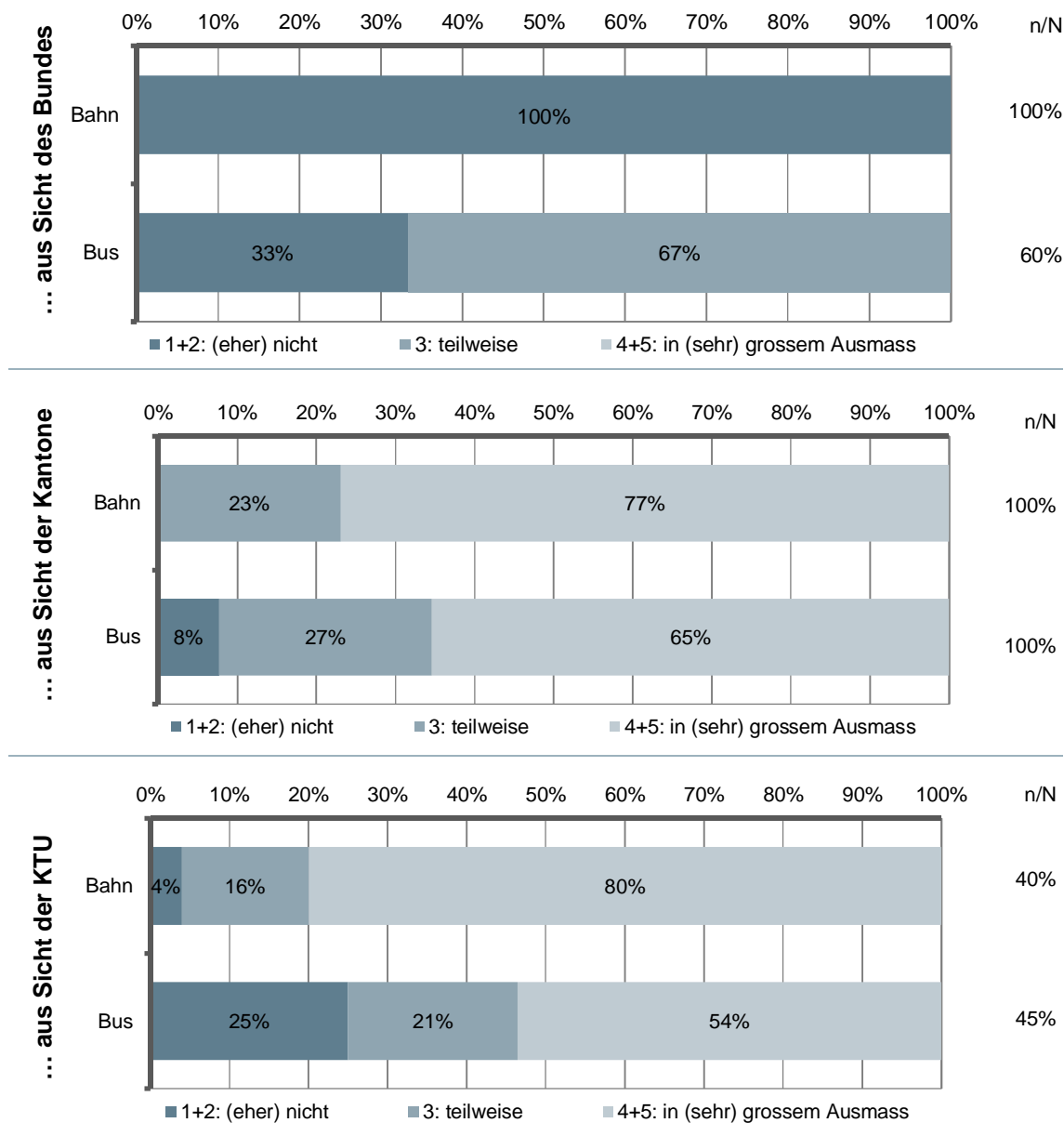
a) Folgekosten der Infrastrukturplanung für Angebote des RPV

Die Einschätzung zur Berücksichtigung der Folgekosten für die Angebote des RPV bei der Infrastrukturplanung ist je nach Akteur sehr unterschiedlich (vgl. Abbildung 5-55).

- Die Fachspezialisten des BAV machen die Erfahrung, dass die Folgekosten für die Angebote im RPV bei der Bahninfrastrukturplanung eher nicht berücksichtigt werden. Bei den Busangeboten gehen die Fachpersonen des BAV davon aus, dass die Kosten der Infrastruktur (z.B. Bushaltestellen etc.) zumindest teilweise berücksichtigt werden. Im Prinzip sind die Infrastrukturkosten bei Bussen im Vergleich zur Bahn allerdings fast vernachlässigbar.
- Die Kantone teilen die Einschätzung der Fachpersonen des Bundes nicht. Die Mehrheit der Kantone findet, dass die Folgekosten für die Angebote im RPV bei der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden. Bei Ausbauten auf der Schiene sind 77% der Kantone der Meinung, dass die Folgekosten bei der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden. Nur 23% der Kantone finden, dass die Folgekosten nur teilweise berücksichtigt werden. Auch bei Businfrastrukturen werden aus Sicht der Kantone die Folgekosten von Infrastrukturausbauten meistens (wenn auch weniger eindeutig als bei den Bahnen) berücksichtigt.
- Diese Einschätzung wird auch von den KTU geteilt. Insgesamt sind 81% der KTU der Überzeugung, dass bei der Infrastrukturplanung die Folgekosten auf die Angebote berücksichtigt werden. Nur 4% der KTU sind der gegenteiligen Überzeugung. Dabei zeigt sich, dass es sich vor allem um kleinere Bahnunternehmen handelt, welche die Infrastrukturkosten (eher) nicht oder teilweise berücksichtigen. Die übrigen 15% finden, dass die Folgekosten zumindest teilweise berücksichtigt werden. Auch bei den KTU besteht die Einschätzung, dass die Folgekosten von neuen Businfrastrukturen tendenziell eher weniger berücksichtigt werden.

Die Befragung der Fachspezialisten des BAV hat gezeigt, dass die sachgerechte Berücksichtigung der Folgekosten für das Angebot eine grosse Herausforderung darstellt, weil vom Entscheid für den Bau einer Bahninfrastruktur bis zur Fertigstellung der Infrastruktur eine lange Zeit vergeht. Eine Koordination der Infrastruktur- und der Angebotsplanung würde faktisch bedeuten, dass bereits heute, das Angebot für das Jahr 2023 geplant wird. Dies wird zwar versucht, ist aber aufgrund des langen Zeithorizonts mit grossen Unsicherheiten verbunden.

Abbildung 5-55: Berücksichtigung der Folgekosten für die Angebote des RPV bei der Infrastrukturplanung

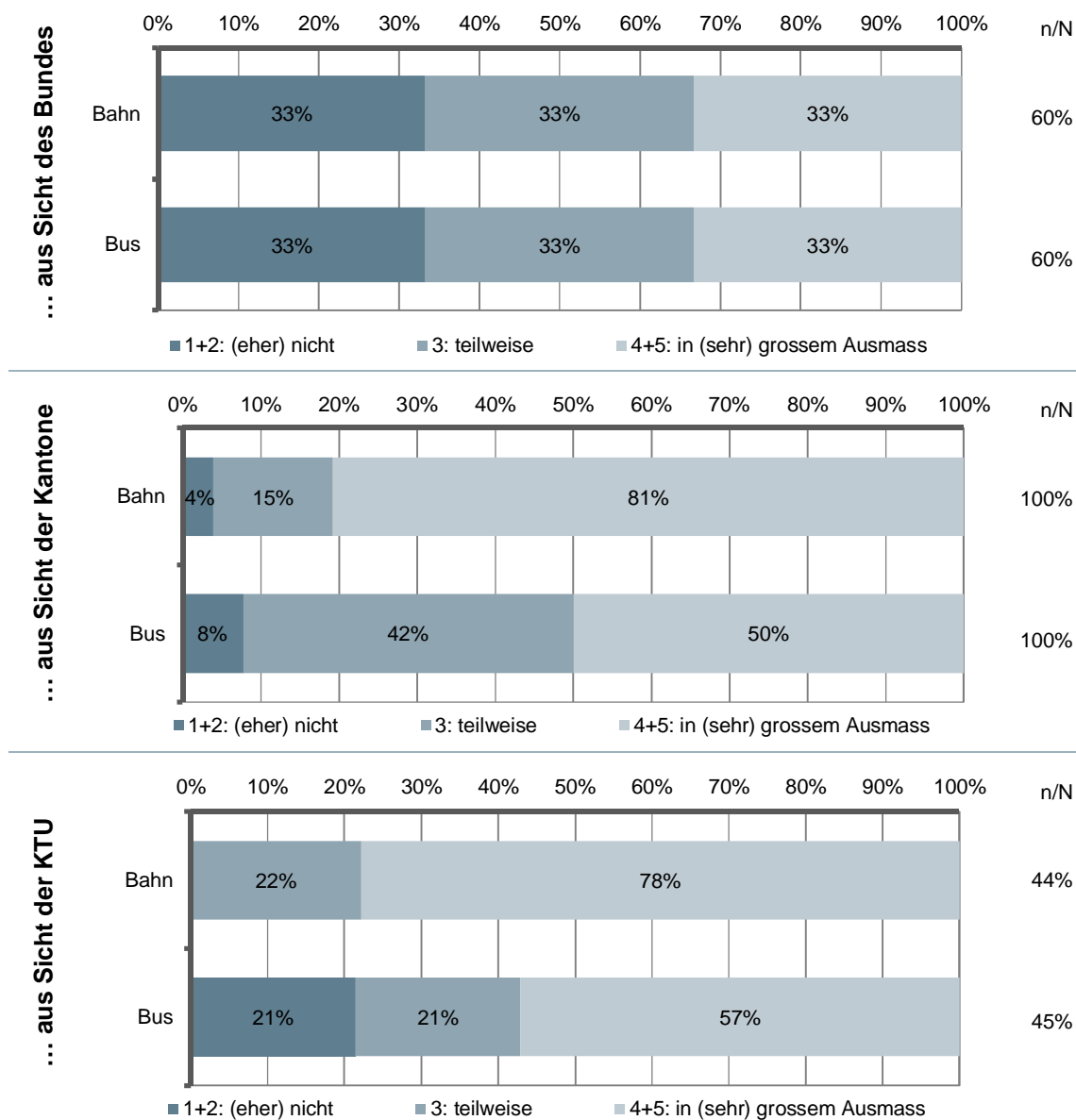


b) Folgekosten der Angebote im RPV für die Infrastruktur

Auch bei der Frage nach der Berücksichtigung der Folgekosten der Angebotsplanung bei der Infrastruktur zeigt sich, dass sich die Einschätzungen der Akteure unterscheiden (vgl. Abbildung 5-52):

- Die Fachspezialisten des BAV sind sich uneinig darüber, ob die Folgekosten beachtet werden oder nicht. Die Antworten verteilen sich je zu einem Drittel auf die Auswahlmöglichkeiten. Gemäss den Fachspezialisten des BAV werden die Folgekosten für die Infrastruktur bei der Angebotsplanung somit zumindest teilweise beachtet.
- Die Kantone sind grossmehrheitlich der Ansicht (81%), dass die Folgekosten der Angebote auf die Infrastruktur bei der Planung des Schienenverkehrs berücksichtigt werden. Grössere Skepsis gibt es beim Busverkehr. Hier sind nur noch 42% der Meinung, dass die Folgekosten für die Infrastruktur berücksichtigt werden. Dies dürfte vermutlich auch daran liegen, dass Buslinien im Normalfall wesentlich tiefere spezifische Infrastrukturkosten auslösen als der Schienenverkehr. Die Antwort der Kantone lässt vermuten, dass die Auswirkungen einer Verdichtung des Busangebots auf Kapazitätsengpässe im Strassennetz und dadurch allenfalls ausgelöste Mehrkosten bei der Strasseninfrastruktur möglicherweise zu wenig berücksichtigt werden.
- Die Antworten der KTU sind vergleichbar mit jenen der Kantone. Insgesamt wird etwas häufiger die Auffassung vertreten, dass die durch die Angebotsplanung ausgelösten Mehrkosten der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden.

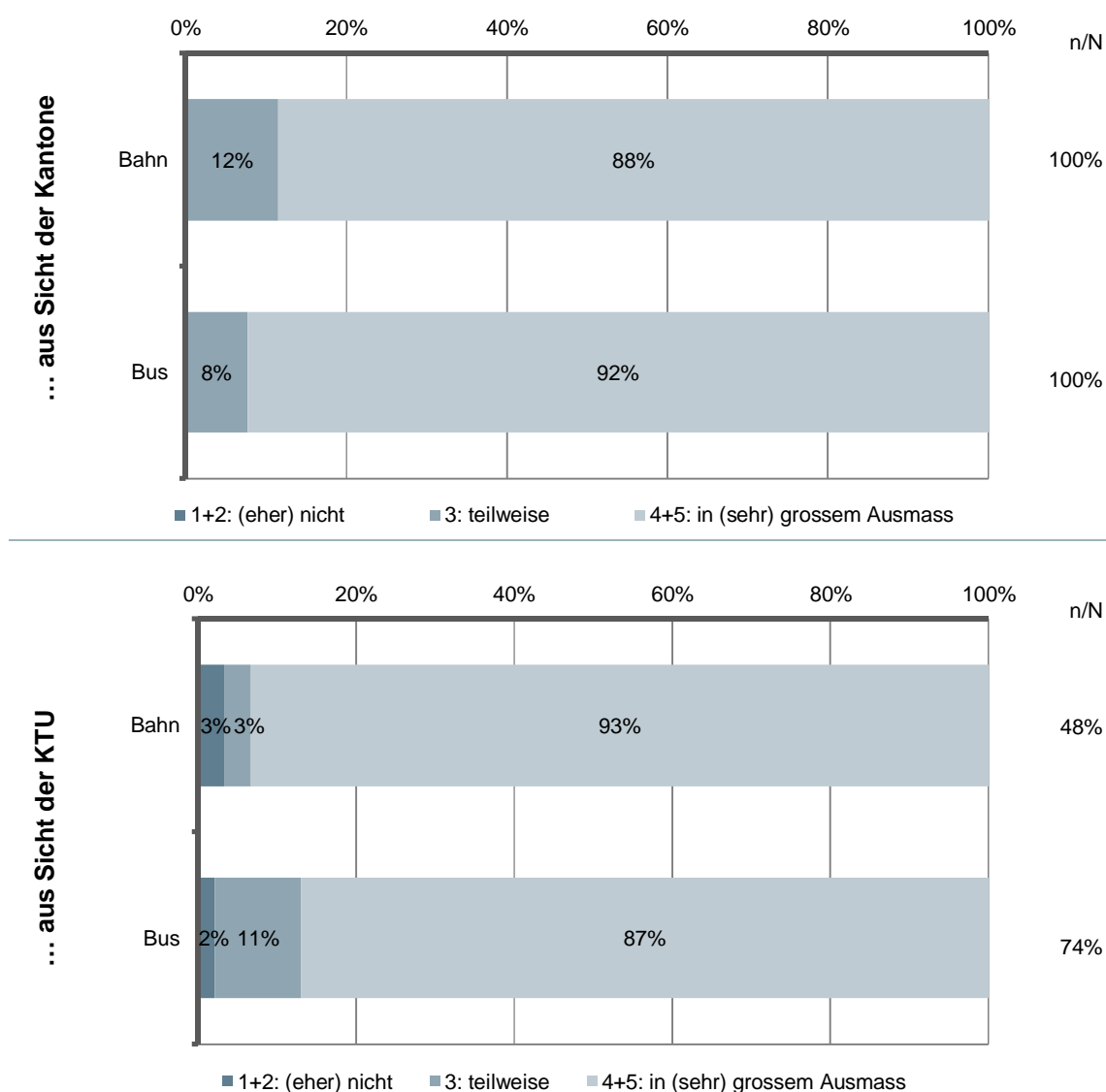
Abbildung 5-56: Berücksichtigung der Folgekosten für die Infrastruktur bei der Angebotsplanung...



c) Folgekosten der Angebotsplanung für Fahrzeuge

Neben Folgekosten für die Infrastruktur führt ein Ausbau des Angebotes auch zu Folgekosten beim Fahrzeugpark respektive beim Rollmaterial. Diese werden, wie die Abbildung 5-57 zeigt bei der Angebotsplanung von der grossen Mehrheit der Kantone und KTU in (sehr) grossem Ausmass berücksichtigt. Kein Kanton und kein KTU geben an, dass die Folgekosten (eher) nicht berücksichtigt werden.

Abbildung 5-57: Berücksichtigung der Folgekosten für die Fahrzeuge bei der Angebotsplanung



5.11 Transparenz der Information durch die KTU

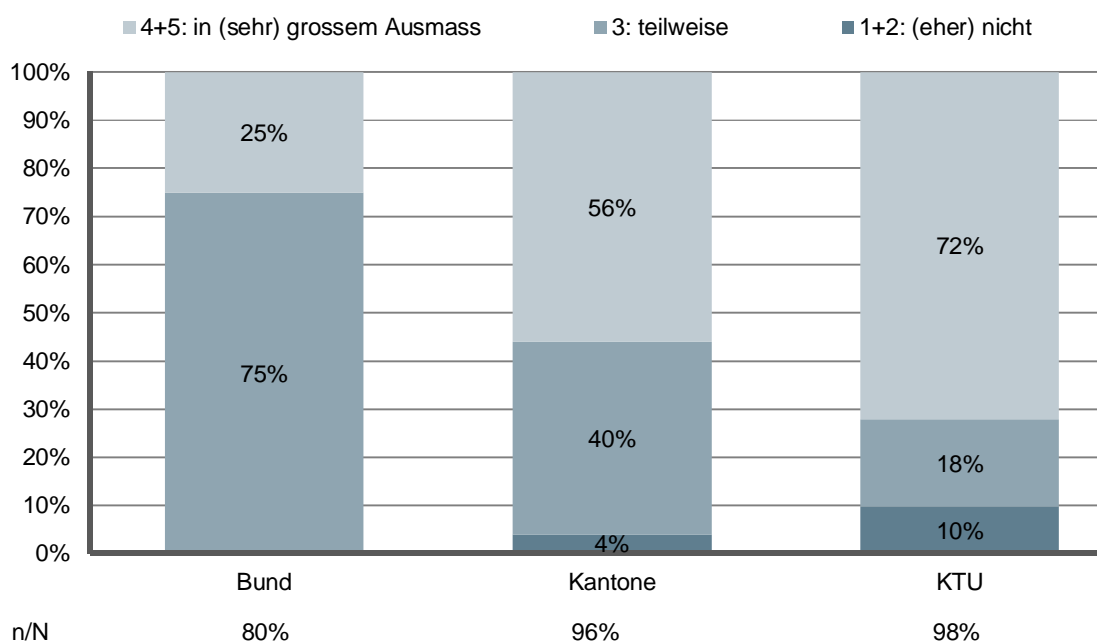
Unter Transparenz wird verstanden, ob und inwiefern die KTU die Besteller klar und differenziert über ihre effektiven Kosten und Leistungen informieren.

5.11.1 Entwicklung der Transparenz bei der Finanzierung des RPV

Bei der Frage nach der Entwicklung der Transparenz bei der Finanzierung des RPV seit 2005 unterschieden sich die Antworten je nach Akteur:

- Drei Viertel der Fachspezialisten des BAV sind der Meinung, dass sich die Transparenz zumindest teilweise erhöht hat. Das restliche Viertel findet, dass sich die Transparenz der KTU in grossem Ausmass verbessert hat.
- Die Kantone gehen von einer stärkeren Zunahme der Transparenz aus als der Bund. 56% der Kantone sind der Auffassung, dass die Transparenz seit 2005 in grossem Ausmass zugenommen hat. Die restlichen 40% der Kantone denken, dass sich die Transparenz seit 2005 zumindest teilweise verbessert hat. Nur 1 Kanton findet, dass sich die Transparenz eher nicht verbessert hat.
- Die Selbsteinschätzung der KTU ist nochmals positiver als die Beurteilung der Kantone. 73% der KTU erachten die heutige Finanzierung des RPV als transparenter. Ein Zehntel der antwortenden KTU ist allerdings der Meinung, dass das Gegenteil der Fall ist.

Abbildung 5-58: Erhöhung der Transparenz bei der Finanzierung des RPV seit 2005



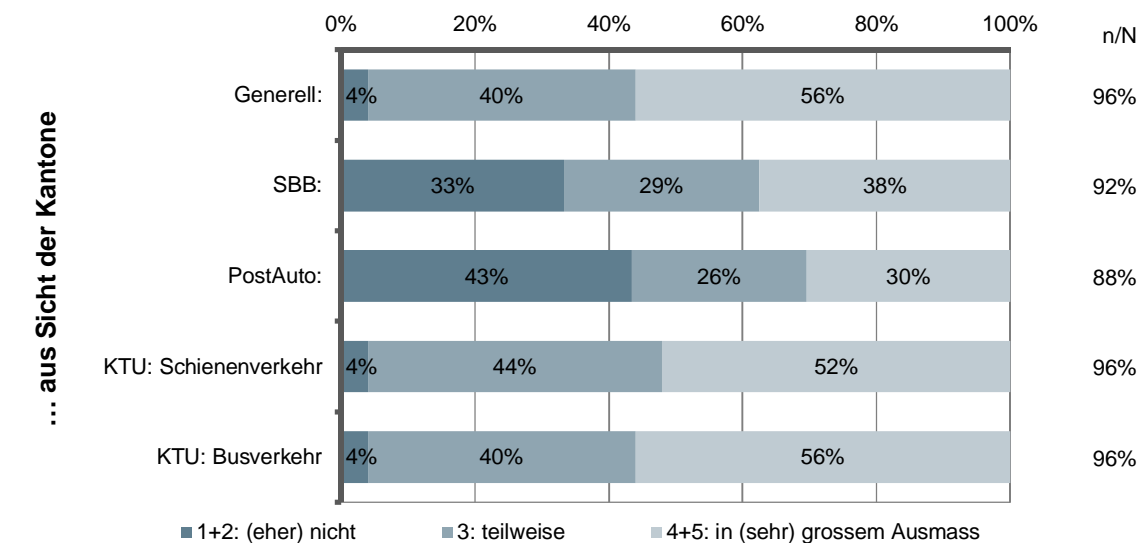
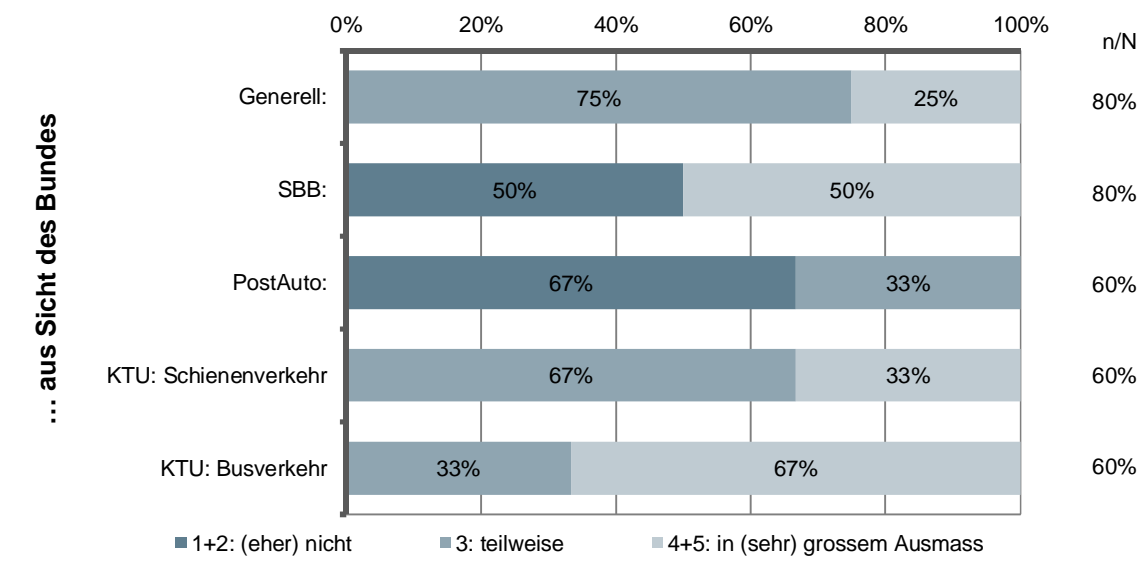
Differenziert nach Gruppen von KTU ergibt sich folgendes Bild. Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV wie auch der Kantone schneiden die grossen Transportunternehmen PostAuto

und SBB bezüglich der Transparenz wesentlich schlechter ab als die übrigen Transportunternehmen.

- 50% (SBB) respektive 67% (PostAuto) der Fachspezialisten des BAV sind der Ansicht, dass sich die Transparenz bei SBB und PostAuto eher nicht verbessert hat.
- Von den befragten Kantonen sind 33% (SBB) respektive 45% (PostAuto) der Meinung, dass die Transparenz heute nicht höher ist als im Jahr 2005.

Das vergleichsweise schlechtere Abschneiden von PostAuto und SBB dürfte darauf zurückzuführen sein, dass mit der zunehmenden Grösse eines Unternehmens die linienspezifische Zuordnung von Kosten und Erträgen immer anspruchsvoller wird. Die Fachspezialisten des BAV stellen aber fest, dass der Wille und die Bereitschaft auch der grossen Unternehmen ihre Kosten transparent darzulegen, seit 2005 klar gestiegen ist. So hat die SBB am Beispiel einer Bahnlinie eine „Openbook“-Politik verfolgt und detaillierte Angaben zu diversen Kostenkomponenten zur Verfügung gestellt.

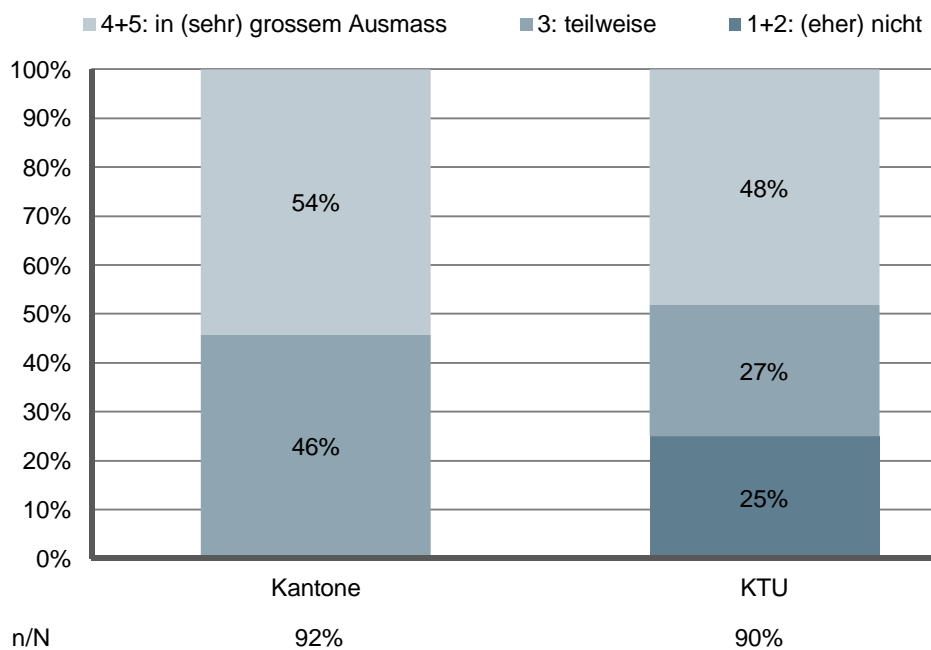
Abbildung 5-59: Erhöhung der Transparenz bei der Finanzierung des RPV seit 2005 differenziert nach TU bzw. TU-Gruppen...



5.11.2 Mehr Effizienz dank besserer Transparenz?

Sowohl bei den Kantonen als auch bei den KTU weist der Grossteil der Antworten darauf hin, dass durch die Verbesserung der Transparenz auch die öffentlichen Mittel effizienter bzw. teilweise effizienter eingesetzt werden konnten. Einzig bei den KTU sind ein Viertel der antwortenden Unternehmen der Ansicht, dass dem eher nicht so ist.

Abbildung 5-60: Effizienterer Einsatz der öffentlichen Mittel



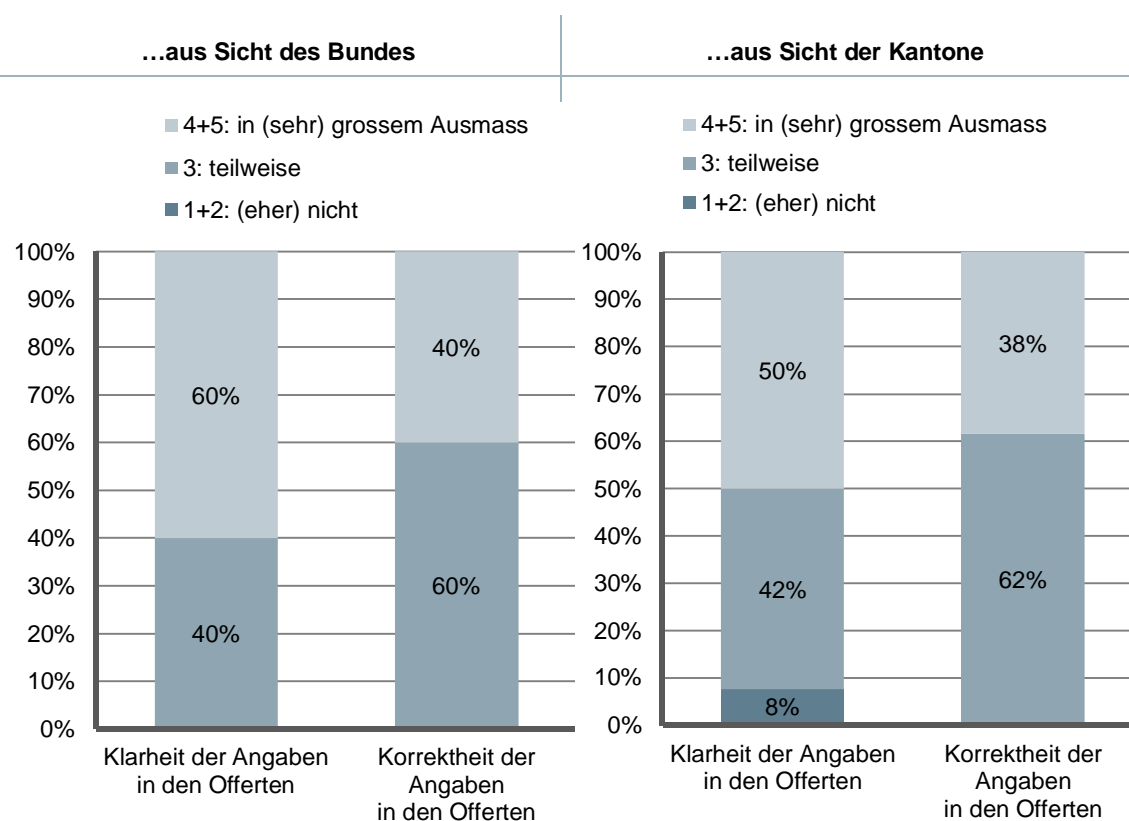
5.11.3 Offerten: Klare und korrekte Angaben?

Klare und korrekte Angaben bei den Offerten sind die Grundvoraussetzungen für die anschliessende Beurteilung der Offerten durch die Besteller. Die Abbildung 5-61 zeigt, wie die Besteller die Klarheit und die Korrektheit der Angaben in den Offerten einschätzen. Die Klarheit der Offerten wird wie folgt beurteilt:

- Rund die Hälfte aller Kantone ist je der Ansicht, dass die Angaben auf den Offerten in grossem Ausmass klar respektive zumindest teilweise klar sind. Nur 8% der Kantone finden, dass die Angaben auf der Offerte unklar sind.
- Die Fachspezialisten des BAV kommen zu einer ähnlichen Einschätzung wie die Kantone. 60% erachten die Offerten als klar. Die restlichen 40% finden, dass die Offerten zumindest teilweise klar sind.

Bezüglich Korrektheit kommen Bund und Kantone wiederum zu einer sehr ähnlichen, aber etwas kritischeren Einschätzung. Rund 40% der Besteller erachten die Offerten als in grossem Ausmass korrekt. Rund 60% sind der Ansicht, dass die Offerten teilweise korrekt sind.

Abbildung 5-61: Klarheit und Korrektheit der Angaben in den Offerten...



Differenziert man die Ergebnisse nach einzelnen Gruppen von KTU ergaben sich folgende Erkenntnisse:

- Klarheit der Angaben: Im Vergleich zur generellen Einschätzung sind der Bund und die Kantone der Ansicht, dass die KTU – insbesondere im Bereich des Busverkehrs klare Angaben in den Offerten machen. SBB und PostAuto schneiden etwas schlechter ab als der Durchschnitt, wobei die Fachspezialisten des Bundes die Klarheit der Offerten von SBB und PostAuto deutlich schlechter beurteilen als die Kantone.
- Korrektheit der Angaben: Bezogen auf die KTU bzw. KTU-Gruppen zeigt sich wieder ein ähnliches Bild bei den Antworten wie hinsichtlich der Klarheit der Angaben: Gemäss Einschätzung der Fachspezialisten des BAV sowie der Kantone wird die Korrektheit der Angaben bei Offerten von SBB und PostAuto leicht (Kantone) bis deutlich (Bund) schlechter beurteilt als im Durchschnitt der KTU.

5.11.4 Kompetenzen der KTU

Um klare und korrekte Angaben zu liefern, müssen die KTU über genügend inhaltliche Kompetenzen verfügen: Einerseits muss das Rechnungswesen eines KTU in der Lage sein, die erforderlichen Angaben zu den verlangten Aspekten zu erheben (z.B. Kosten- und Erlösaufteilung). Andererseits muss das KTU in der Lage sein, ausreichend genaue Prognosen zur Entwicklung der Kosten in der Zukunft zu machen.

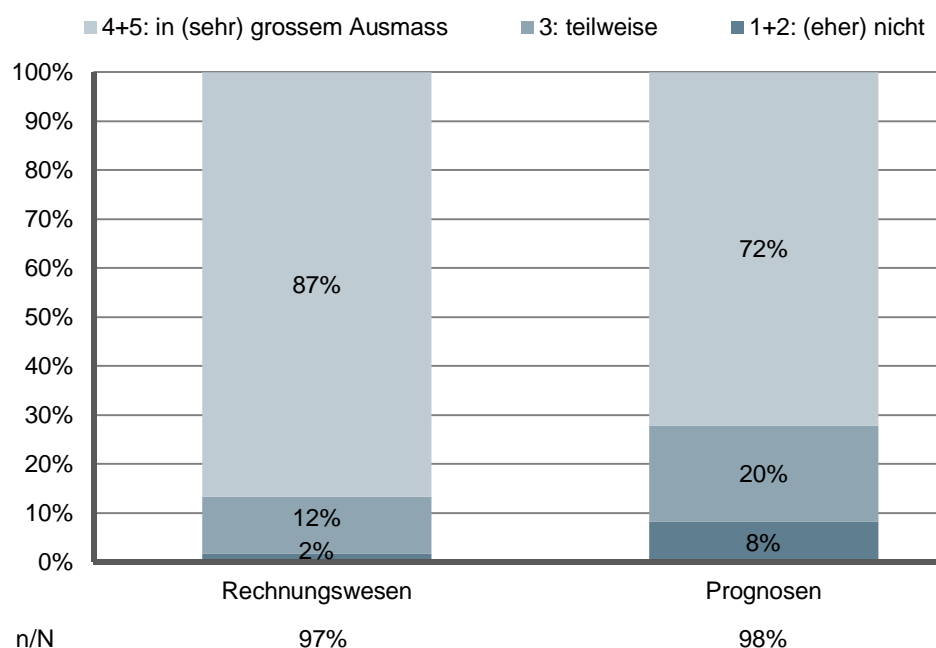
Der Grossteil der antwortenden KTU (87%) hat angegeben, dass das **Rechnungswesen** mehr als genügend ist, um fundierte Angaben zu den verlangten Aspekten zu machen. Lediglich für 2% der antwortenden KTU ist das Rechnungswesen zu wenig gut ausgerüstet. Als Gründe, weshalb einzelne Unternehmen die Angaben nicht zur Verfügung stellen können, wurden unter anderem genannt:

- Umstrukturierungen
- Einführung neuer Software
- Probleme bei der Abgrenzung zwischen RPV und Ortsverkehr.

Bezüglich der **Prognosefähigkeit** sind 72% der KTU der Meinung, dass sie sehr gute Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Kosten machen können. 20% der KTU sind dazu teilweise in der Lage. Nur 8% der KTU sind überhaupt nicht in der Lage zuverlässige Prognosen zu erstellen. Ursachen für ungenaue Prognosen sind aus Sicht dieser KTU unter anderem die Ungewissheit über

- die Bewilligung von Rollmaterialbeschaffungen durch den Besteller
- die anzuwendende Abschreibungspraxis
- die Entwicklung der Trassenpreise, Dieselkosten und Lohnkosten
- die Entwicklung der Tarife und der Erlöse

Abbildung 5-62: Erarbeitung von fundierten Angaben zu den verlangten Aspekten von ausreichend genauen Prognosen zur Entwicklung der Kosten



5.12 Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln der KTU

Zielsetzung der EGB-Revision im Jahr 1996 war es, das unternehmerische und marktorientierte Handeln der KTU zu fördern. Nachfolgend wird untersucht, ob sich der unternehmerische Spielraum seit 2005 weiter vergrössert hat. Dazu werden folgende Fragen untersucht:

- Wie hat sich das unternehmerische Verhalten entwickelt und welche Bedeutung wird ihm zugemessen?
- Welche Möglichkeiten hat ein KTU, um Gewinne zu erzielen und wie hat sich die Höhe des Eigenkapitals entwickelt?
- Stellt die Eignerstruktur der KTU ein Hindernis für das unternehmerische Handeln der KTU dar?

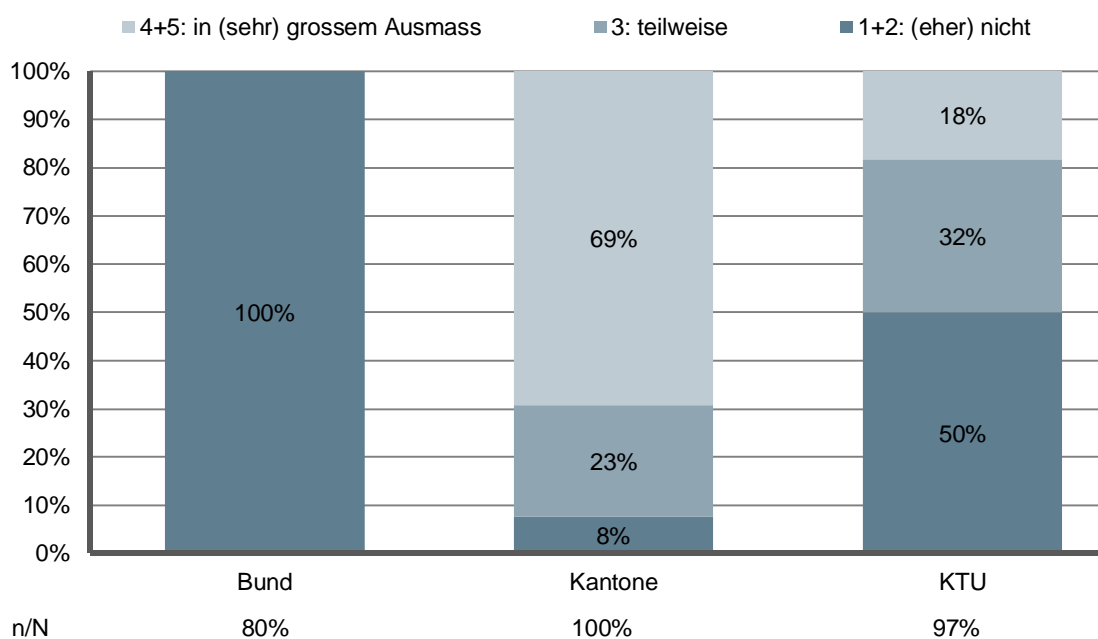
5.12.1 Entwicklung und Bedeutung des unternehmerischen Verhaltens

a) Entwicklung des unternehmerischen Spielraums seit 2005

Die Erhöhung des Spielraums unternehmerisch und marktorientiert zu handeln wird von den einzelnen Akteuren unterschiedlich eingeschätzt (vgl. Abbildung 5-63):

- Die Fachspezialisten des BAV sind der Ansicht, dass sich der unternehmerische Spielraum eher nicht erhöht hat. Zwar darf ein Teil des Gewinns neu selbst verwendet werden, dies werde jedoch häufig (über)kompensiert durch strengere Vorgaben durch die Kantone.
- Dieser Auffassung widersprechen die Kantone. 69% der Akteure sind der Meinung, dass sich der Spielraum für unternehmerisches Handeln in grossem Ausmass erhöht hat.
- Die Direktbetroffenen – die befragten KTU – sind sich nicht einig. 50% der KTU sind der Meinung, dass sich der unternehmerische Spielraum eher nicht erhöht hat. Die anderen 50% finden, dass sich der Spielraum mindestens teilweise erhöht hat.

Abbildung 5-63: Erhöhung des Spielraums der KTU, unternehmerisch und marktorientiert zu handeln

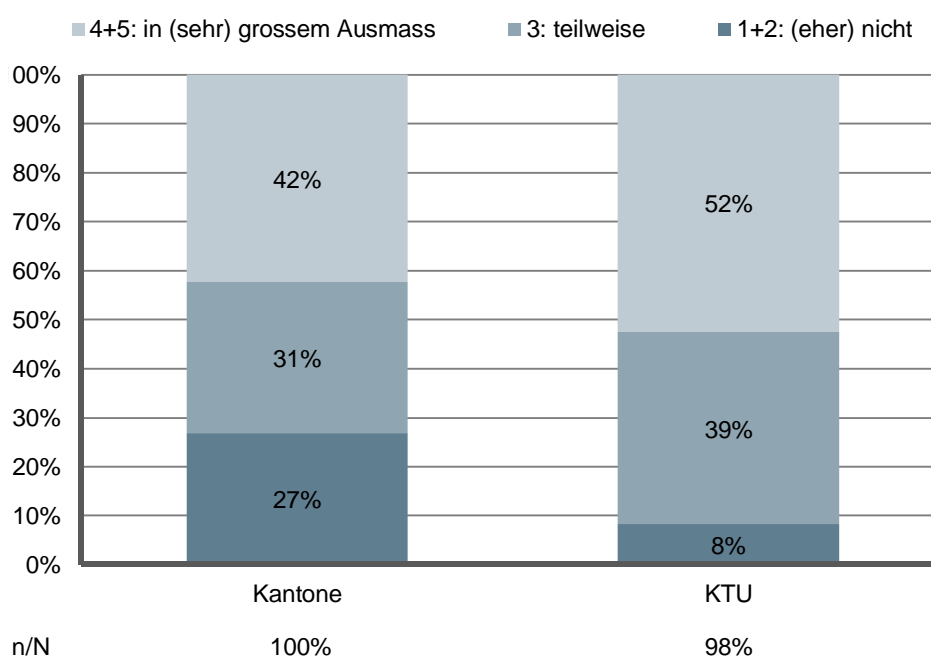


b) Bedeutung des unternehmerischen Verhaltens seit 2005

Ob das unternehmerische und marktorientierte Verhalten seit 2005 an Bedeutung gewonnen hat, wird gemäss den Kantonen und den KTU wie folgt beurteilt:

- Rund 39% der Kantone bzw. 52% der KTU sind der Ansicht, dass das unternehmerische und marktorientierte Verhalten seit 2005 stark an Bedeutung gewonnen hat.
- Gegenteiliger Meinung sind 30% der Kantone und nur gerade 8% der KTU.

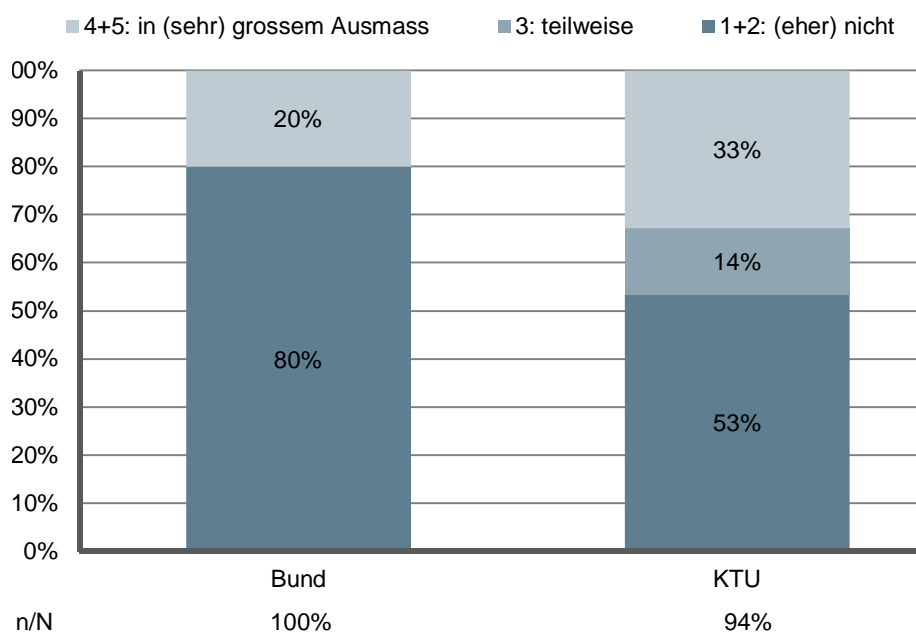
Abbildung 5-64: Zunahme der Bedeutung des unternehmerischen und marktorientierten Verhaltens bei den KTU



5.12.2 Möglichkeit angemessene Gewinne zu erzielen

Sowohl die Fachspezialisten des BAV als auch die KTU selbst sind skeptisch hinsichtlich der Frage, ob die KTU einen angemessenen Gewinn erzielen können: Nur gerade 20% der Antworten der BAV-Fachspezialisten bzw. 33% der antwortenden KTU teilen die Ansicht, dass die KTU über einen genügend grossen Spielraum verfügen, um einen angemessenen Gewinn für die Refinanzierung der Investitionen zu erwirtschaften (vgl. Abbildung 5-65).

Abbildung 5-65: Haben die KTU genügend Handlungsspielraum, um einen angemessenen Gewinn für die Refinanzierung der Investitionen zu erwirtschaften?



Die KTU begründen ihre negative Einschätzung wie folgt:

- Im abgeltungsberechtigten Verkehr ist der Kostendruck aufgrund der Vorgaben zu Kosten und Ertrag der Besteller sehr hoch, sodass faktisch gar keine Möglichkeit besteht, Gewinn zu machen.
- Die Unternehmen haben in gewissen Bereichen keinen Spielraum, effizienter zu arbeiten. Um das Angebot im RPV weiter fahren zu können, ist teilweise sogar eine Quersubventionierung notwendig.
- Aufgrund der technischen Entwicklung sind die Erneuerungen (Investitionen) in der Regel immer teurer als die ursprüngliche Investition. Die (abgeltungsberechtigten) Abschreibungen reichen deshalb meist nicht aus, um die Schulden zu amortisieren. Die Folge ist eine laufend ansteigende Verschuldung der KTU.
- Die Gewinne werden in die Reserven nach PBG⁶² verbucht, was die Höhe der Abgeltung zusätzlich unter Druck setzt.

Aus Sicht des Bundes hat man mit der EBG-Revision den KTU zwar mehr unternehmerischen Spielraum gegeben. Neue Regelungen im Bestellverfahren haben allerdings teilweise dazu geführt, dass dieser Spielraum wieder etwas zurückgegangen ist. Dafür hat man im Rahmen der RöWe-Erlasse den Spielraum wieder erhöht. Grundsätzlich ist es aber aus Sicht des BAV nicht a priori wünschenswert, dass die KTU Gewinne erwirtschaften können, weil sie sich nicht in einem echten Markt befinden. So werden die Abschreibungen des Rollmaterials von den Bestellern finanziert, sodass auch ohne Gewinnmöglichkeit die Refinanzierung des bestehenden Angebotes gesichert ist. Eine vermehrt eigenkapitalbasierte (resp. gewinnbasierte) Finanzierung der Investitionen würde eine grundsätzliche Anpassung des „Settings“ bedingen, mit einem verstärkten Rückzug der öffentlichen Hand (kein Bestellverfahren mehr) und einer viel weiter gehenden Marktöffnung, als es bisher der Fall war.

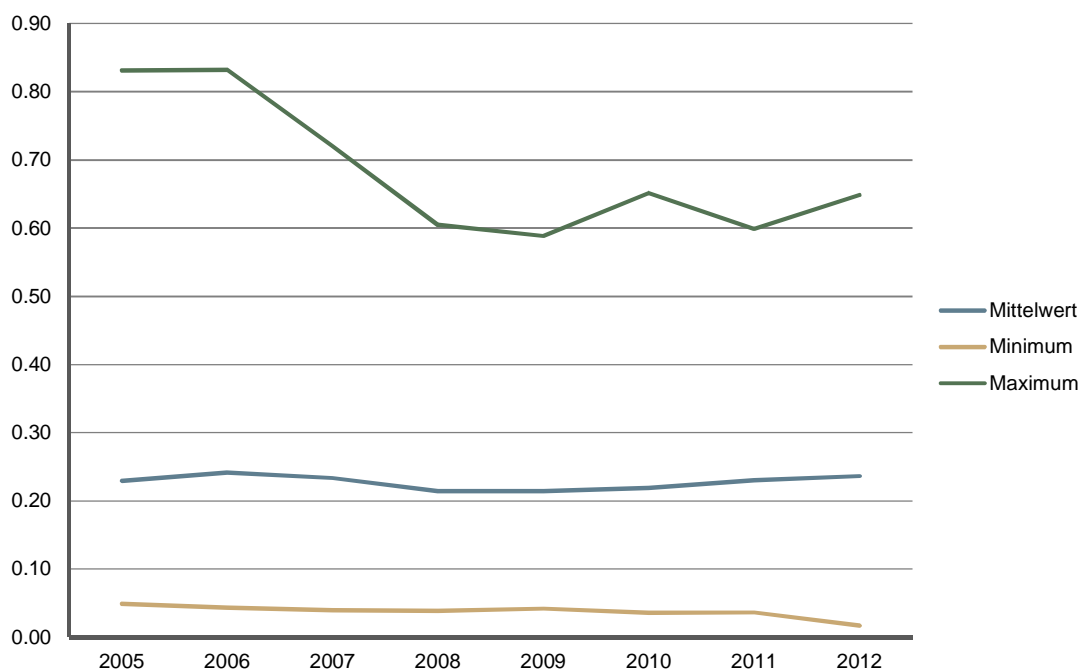
Aufgrund der quasi fehlenden Möglichkeit, Gewinn zu erzielen, ergibt sich die Hypothese, dass sich das Verhältnis von Eigenkapital zu Bilanzsumme verschlechtert haben könnte. Dieses Verhältnis zeigt, mit hoch die Eigenkapitalfinanzierung des Unternehmens ist. Ein tiefer Wert bedeutet, dass das Unternehmen stark mit Fremdkapital finanziert ist. Je höher der Wert, umso solider ist das Unternehmen mit Eigenkapital finanziert.

⁶² Die Reserven nach PBG dienen dazu erzielte Überschüsse für die Deckung künftiger Fehlbeträge zu sparen (vgl. Art. 36 PBG [SR 745.1])

Die Entwicklung des Verhältnisses von Eigenkapital zur Bilanzsumme ist in Abbildung 5-66 dargestellt als Durchschnitt über alle KTU sowie für die Maxima und Minima:

- Im Durchschnitt ist das Verhältnis von Eigenkapital zur Bilanzsumme zwischen 2005 und 2008 gesunken. Ab 2008 hat das Verhältnis wieder leicht zugenommen und liegt heute in etwa auf derselben Höhe wie 2005, nämlich bei rund 24%.
- Maxima und Minima zeigen, dass es grosse Bandbreiten zwischen den einzelnen KTU gibt.

Abbildung 5-66: Entwicklung des Verhältnisses von Eigenkapital zur Bilanzsumme der KTU



5.12.3 Eignerstruktur als mögliches Hindernis für Marktorientierung?

Eine weitere mögliche These ist, dass es für eine (stärkere) Orientierung hin zum Markt eher hinderlich ist, wenn die öffentliche Hand Eigner und/oder Darlehensgeber von KTU ist. In diesem Abschnitt wird geklärt, ob dies der Fall ist.

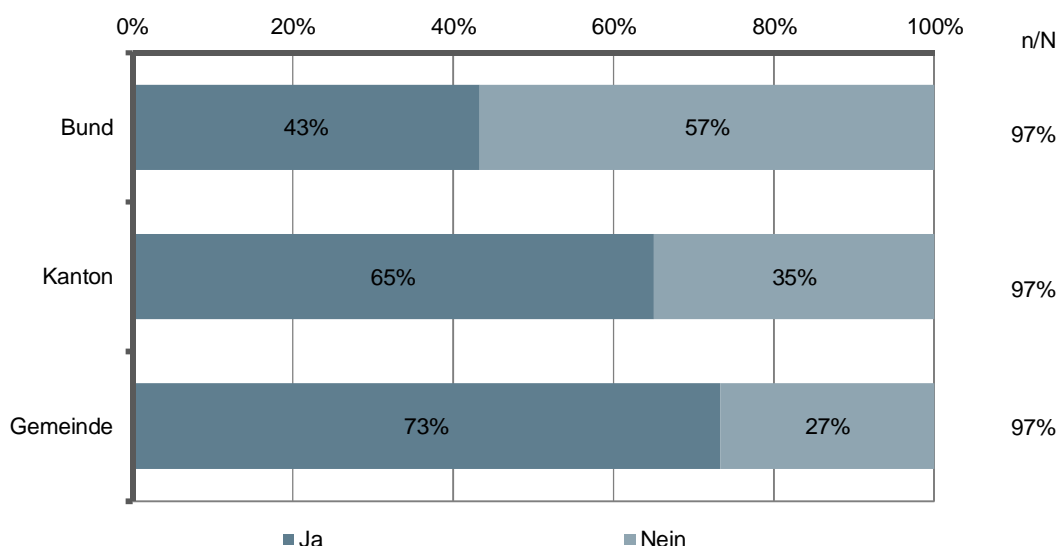
a) Beurteilung Kantone

Gemäss den Antworten der Kantone beeinflussen die Kantone im Durchschnitt bei ca. zwei KTU die Geschäftspolitik als (Mit-)Eigentümer und/oder Darlehensgeber. Die Spannweite reicht dabei von 0 bis 7 beeinflussten KTU pro Kanton. Die Kantone beurteilen dabei die Möglichkeit die Geschäftspolitik der KTU zu beeinflussen grösstenteils als neutral. 11% der antwortenden Kantone finden die Möglichkeit (sehr) positiv und 21% (sehr) negativ.

b) Beurteilung der KTU

Wie die folgende Abbildung 5-67 zeigt, ist der Bund bei 43% der antwortenden KTU (Mit-)Eigentümer. Etwas häufiger sind die Kantone (65%) und Gemeinden (73%) (Mit-)Eigentümer der KTU. Bei der Mehrheit der KTU im (Mit-)Eigentum der öffentlichen Hand wird die Geschäftspolitik im Unternehmen durch die öffentliche Hand massgeblich mitbeeinflusst (z.B. mit Sitz im Verwaltungsrat). Dieser Einfluss der öffentlichen Hand wird von einem Grossteil der KTU als sehr positiv aufgenommen. 26% der antwortenden KTU empfindet die Einflussnahme als (sehr) negativ.

Abbildung 5-67: Ist die öffentliche Hand (Mit-)Eigentümerin der KTU



5.13 Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV

Im Sinne einer Zusammenfassung wurden BAV, Kantone und KTU im Rahmen der Befragung nach den bedeutendsten Stärken und Schwächen des bestehenden Bestellverfahrens im RPV gefragt. Im nachfolgenden Abschnitt folgt eine Zusammenfassung der im Rahmen der Befragung frei formulierten Antworten.

Die Zusammenfassung ist nach folgenden Punkten gegliedert:

- Stärken des Bestellverfahrens im RPV (vgl. 5.13.1)
- Schwächen des Bestellverfahrens im RPV (vgl. 5.13.2)
- Verbesserungspotenzial im Bestellverfahren im RPV (vgl. 5.13.3)

Die nachfolgenden Ausführungen werden zeigen, dass die Einschätzungen zwischen den einzelnen Akteuren zum Teil widersprüchlich sind. Diese unterschiedlichen Einschätzungen werden in diesem Abschnitt bewusst offen gelassen.

5.13.1 Stärken des Bestellverfahrens im RPV

a) Bund

Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV weist das Bestellverfahren im RPV folgende Stärken auf:

- Das **Bestellverfahren fördert die konsensorientierte partnerschaftliche Zusammenarbeit** mit Kantonen und KTU
- Das Bestellverfahren **gewährleistet eine schweizweit gleiche Vorgehensweise**
- Für die Abwicklung des Bestellverfahrens stehen **gute Hilfsmittel und Tools** zur Verfügung.

b) Kantone

Die von den Kantonen am häufigsten genannten Stichworte zu den Stärken des Bestellverfahrens im RPV werden im Folgenden kurz thematisch geordnet aufgezählt:

- Es wird ein **geregelter und einheitlicher Prozess für alle Kantone und KTU** sichergestellt, es gibt gesamtschweizerische Kennzahlen und Standards, die Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren funktioniert und die KTU werden alle gleichbehandelt. Auch die kantonsübergreifende Zusammenarbeit klappt gut.
- Das Ziel eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Angebotes im RPV zu vertretbaren Kosten wird erreicht.
- Die **Aufgabenteilung und die Zusammenarbeit zwischen Bund** (Aufsicht und Sicherstellung schweizweiter Standards) **und Kantonen** (regionale Verankerung und Kenntnisse) **funktioniert**.

c) KTU

Von Seiten der KTU werden insbesondere folgende Punkte hinsichtlich der Stärken hervorgehoben (nach Anzahl Nennungen in Absteigender Reihenfolge geordnet):

- Die **Rahmenbedingungen** des Bestellverfahrens **sind klar** bezüglich den Terminen sowie dem konkreten Ablauf des Verfahrens. Die Verfahrensabläufe und Formulare sind längerfristig konstant (Verbesserungspotenzial besteht allerdings noch bei der Disziplin zur Einhaltung der Termine) (Anzahl Nennungen: 6).
- Die vorgängige Festlegung der Abgeltungen schafft (finanzielle) **Planungssicherheit** für die KTU (Anzahl Nennungen 4). Gleichzeitig zwingt es diese langfristig zu einer längerfristigen Planung (Anzahl Nennungen: 2).
- Das Bestellverfahren schafft **Transparenz** bezüglich der eingesetzten Steuermitteln (Anzahl Nennungen: 3).
- Gute Zusammenarbeit zwischen den Akteuren. Auch Probleme können gemeinsam diskutiert werden (Anzahl Nennungen: 3)
- **Unternehmerische (effizienzsteigernde) Anreize werden** im Rahmen des Bestellverfahrens **gefördert**. Der virtuelle Wettbewerb fördert die Kosteneffizienz und – im Gegensatz zu Ausschreibungen – auch die Zusammenarbeit zwischen den KTU (Anzahl Nennungen 3)
- Das Bestellverfahren führt zu einer **verursachergerechten Vergütung** des gefahrenen Angebotes („wer bestellt bezahlt das Angebot“) (Anzahl Nennungen: 2)
- **Sicherstellung eines vergleichbaren Grundangebotes** auf nationaler Ebene (Anzahl Nennungen: 1)

5.13.2 Schwächen des Bestellverfahrens im RPV

a) Bund

Von Seiten der Fachspezialisten des BAV wurden insbesondere folgende Schwächen hervorgehoben:

- **Nur geringe Mitsprachemöglichkeit des Bundes bei der Angebotsplanung.** Der Bund wird insbesondere bei grösseren Massnahmen (z.B. Umstellungen von Bus auf S-Bahn, grössere Verdichtungen/Ausdünnungen) zu wenig und nicht rechtzeitig in die entsprechende Angebotsplanung einbezogen.
- Der **Abstimmung zwischen verfügbaren finanziellen Mitteln und der Angebotsplanung** resp. dem bestellten Angebot muss grössere Bedeutung beigemessen werden. Finanzielle Vorgaben des Bundes werden teilweise von den Kantonen ignoriert.
- Die **Qualität der Langfristpläne der KTU ist teilweise unbefriedigend.** Die projizierten Kosten weichen teilweise stark von den tatsächlichen Kosten ab. Andererseits bestehen auch für die KTU bedeutende Unsicherheiten, die sie nicht beeinflussen können (z.B. hinsichtlich der Tarif- und Angebotsentwicklung). Die Möglichkeiten, Druck auf die KTU auszuüben sind sehr beschränkt.

- Die **Abgrenzung zwischen einzelnen Verkehren** (Schülerverkehr/Ortsverkehr etc.) ist **schwierig**
- Es ist fraglich, ob das System der Kantonsquoten zu einer **Gleichbehandlung der Kantone** geführt hat: Es besteht die Tendenz, dass Kantone, welche die finanziellen Vorgaben nicht einhalten (indem sie mit einer „Vorwärtsstrategie“ mehr bestellen als ihnen aufgrund der verfügbaren Mittel zustehen würde), belohnt werden, indem ihnen mehr Mittel zugesprochen werden als ursprünglich gemäss Kantonsquote für sie zur Verfügung standen.

b) Kantone

Von Seiten der Kantone sind einige Schwächen im Bestellverfahren für den RPV vorhanden. Diese werden nachfolgend thematisch geordnet:

- Aufgaben der Akteure:
 - **Klarere Aufgabenteilung:** Bei kantonsüberschreitenden Linien treten Doppelspurigkeiten auf, weil sowohl die Kantone wie auch das BAV dieselben Daten erfassen und diese auswerten. Zudem muss auch die Aufgabenteilung zwischen Besteller- und Erstellerseite klarer werden.
 - **Unterschiedliche Fokussierung bei Bund und Kantonen:**
 - Bund: finanzielle Belange (die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel stehen im Vordergrund)
 - Kantone: Angebotsplanung (Entwicklung eines nachfragegerechten Angebotes)
 - Die Praxis, die der Bund beim Bestellverfahren anwendet, ist nicht immer nachvollziehbar (z.B. Nachfrageprüfung, Unterscheidung zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr).
- **Finanzierung:**
 - Die Höhe der Mitfinanzierung des Bundes (Kantonsquote) wird erst nach Abschluss der Offertverhandlungen bekannt. Das Finanzierungsrisiko liegt bei den Kantonen und verhindert klare Zusagen bezüglich Abgeltungshöhe. Zudem sind die Regelungen bei Kantonsquotenerhöhungen und -verschiebungen unklar.
- **Transparenz und Vergleichbarkeit:**
 - Die Transparenz fehlt insofern, als dass keine absolute Vergleichbarkeit zwischen den KTU besteht.
 - Die Definition und Aufteilung Fern-, Regional- und Ortsverkehr ist nicht immer nachvollziehbar und entsprechend problematisch.
 - Es ist schwierig, die Offerten verschiedener KTU (SBB, PostAuto etc.) zu vergleichen.
- **Planung:**
 - Mangelhafte Abstimmung der Termine zwischen dem Fahrplan- und dem Bestellverfahren.
 - Es fehlt eine mittel- bis längerfristige Abstimmung der Infrastruktur- und Verkehrsplanung sowie eine darauf abgestimmte Finanzbedarfsplanung. Um die längerfristigen

Verbindlichkeiten für die Besteller (Bund und Kantone) aufzuzeigen, wäre dies aber notwendig.

- **Effizienzförderungen:**

- Der Wettbewerb ist nach wie vor zu gering. Es wird darauf hingewiesen, dass das geforderte unternehmerische Handeln der KTU in einem unauflösbaren Widerspruch zur Tatsache steht, dass die KTU stark subventioniert werden.
- Der gesetzgeberische Rahmen und die detaillierten Vorgaben führen dazu, dass die Flexibilität des Systems eher gering ist und der Gestaltungsspielraum für kantonsspezifische Besonderheiten eingegrenzt wird.

- **Zweijähriges Bestellverfahren:**

- Das zweijährige Bestellverfahren ist mit zu vielen Unsicherheiten behaftet (insbesondere für das zweite Jahr). Die KTU sind gezwungen, Sicherheitsreserven einzubauen. Dies verteuert den RPV eher als dass mit Einsparungen gerechnet werden könnte.

c) KTU

Die von den KTU am häufigsten vermerkte Schwäche sind der **hohe (administrative) Aufwand für die Offertstellung** (12 Nennungen) sowie der Umstand, dass die **Termine im Prozess des Bestellverfahrens von den Bestellern nicht eingehalten werden** (8 Nennungen).

Weitere relativ häufig vermerkte Schwächen des Bestellverfahrens sind aus Sicht der KTU:

- **Unterschiedliche Verbindlichkeitsgrade:** Während die KTU sich mit ihren Offerten verbindlich verpflichten müssen, fehlt auf Seiten der Besteller eine ebensolche Verbindlichkeit (Anzahl Nennungen: 3).
- Als Konsequenz besteht für die KTU **keine genügende Planungssicherheit**. So komme es vor, dass die KTU trotz bewilligter Betriebsmittel die entsprechenden für den Betrieb notwendigen zusätzlichen Abgeltungen nicht erhalten würden (Anzahl Nennungen: 7).
- Der **unternehmerische Spielraum für die KTU wird zu stark eingeschränkt** (Anzahl Nennungen: 5).
- Der **Wechsel auf das zweijährige Bestellverfahren ist für die KTU mit Nachteilen** verbunden. Neben den deutlich höheren Vorlaufzeiten birgt das zweijährige Bestellverfahren für das 2. Jahr Unsicherheiten in Bezug auf Kosten und Erträge. Die diesbezüglichen Risiken liegen einseitig bei den KTU (Anzahl Nennungen: 7).

Einzelne Unternehmen haben noch folgende Schwächen aufgeführt:

- Das **Rollenverständnis der am Bestellprozess beteiligten Akteure ist teilweise unklar**. Entsprechend fehlt es teilweise an ausreichender Koordination des gesamten Bestellprozesses zwischen den beteiligten Akteuren. Dies äussert sich beispielsweise darin, dass Bund und Kanton unterschiedliche Vorgaben bezüglich der Offerte machen.

- Für kleine KTU ist eine **Trennung von Infrastruktur und RPV** zwar machbar, **führt aber zu grösseren Aufwendungen** als bei einjährigen Bestellverfahren, wo alles in einem Anlauf gemacht werden kann.
- Die **langfristige Finanzierung ist im Rahmen des Bestellverfahrens im RPV nicht sichergestellt**:
 - Die Investitionen können längerfristig alleine über die im Rahmen des Bestellverfahrens im RPV vergüteten Abschreibungen nicht refinanziert werden. Aufgrund der technologischen Entwicklungen sind die Erneuerungsinvestitionen teurer.
 - Die Höhe der Abgeltungen orientiert sich mehr am Spielraum der Abgeltungsgeber als an den Planrechnungen der Unternehmung.
- Keine Berücksichtigung der mittelfristigen Entwicklung.
- Der **Kennzahlenvergleich berücksichtigt Unterschiede zwischen den Unternehmen zu wenig**. Beispielsweise findet beim Vergleich der Kennzahlen keine oder fast keine Unterscheidung statt zwischen, marktverantwortlichen KTU und KTU die nur Transporte im Auftrag von anderen KTU durchführen. Letztere haben geringere Overheadkosten.

5.13.3 Verbesserungsvorschläge

a) Bund

Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV besteht folgendes Verbesserungspotenzial:

- Die **Abstimmung zwischen den verfügbaren Finanzmitteln und der Entwicklung des Angebotes** sollte verbessert werden.
- **Klarere Definition des Angebotes im RPV**: Es muss genauer definiert werden, welches Standardangebot vom BAV mitfinanziert wird und welche Angebotsbestandteile darüber hinausgehen und deshalb vom Bund nicht mitfinanziert werden. Das bedingt eine Anpassung der ARPV mit entsprechend detaillierteren Kriterien (detailliertere Maximalangebotskriterien oder Standards). Nur so kann die Handhabe geschaffen werden, um Angebotsausbauten besser zu steuern resp. zu beschränken. Wenn ein Kanton ein darüber hinaus gehendes Angebot bestellt, muss klar sein, dass er es auch selber finanzieren muss.
- **Mehrkosten sollten vermehrt über Tarifierhöhungen** finanziert werden. Tarifierhöhungen könnten so auch zur Steuerung des Gesamtangebots beitragen.
- **Der beim Bund verfügbare Zahlungsrahmen sollte verbindlicher gesichert sein**. Insbesondere sollte vermieden werden, dass kurzfristige Sparprogramme des Bundes den langfristigen Zahlungsrahmen für die Abgeltungen an den RPV durcheinanderbringen.
- **Kantone müssen zwingend eine regionale Planung des Angebotes inkl. der damit verbundenen Kosten vornehmen**. Diese Planung muss sowohl die (Mehr-)kosten aufgrund von Anpassungen beim Rollmaterial als auch bei der Infrastruktur.

- Die **Verhandlungen zwischen Bestellern und KTU** sollten beschleunigt werden, damit die Verhandlungen rechtzeitig abgeschlossen werden können.

b) Kantone

Die Kantone haben mehrere Verbesserungsvorschläge in der Befragung aufgeführt. In Mittelpunkt stehen dabei insbesondere die finanzielle Beteiligung des Bundes und die Rückkehr zum einjährigen Bestellverfahren. Die von den Kantonen genannten Aspekte sind nachfolgend thematisch geordnet dargestellt:

- **Aufgaben der Akteure:**
 - Klarere Definition der Rollen der einzelnen Akteure und bessere Abstimmung der mittel- bis längerfristigen Angebotsentwicklung zwischen Bund und Kantonen.
 - Verbesserung der Verlässlichkeit des Bundes bei der Finanzierung. Dazu gehört auch eine frühzeitige und verbindliche Zusage des Bundes bezüglich Mitfinanzierung von Folgekosten aus Angebotserweiterungen und Rollmaterialbeschaffungen.
 - Der Bund (das BAV) soll die Aufsichtsfunktion bzw. Rolle als Regulator im Bestellprozess noch aktiver wahrnehmen.
 - Vermehrte interkantonale Koordination und Zusammenarbeit bei der Offertprüfung.
- **Stärkung des Wettbewerbs:**
 - Die Kantone vermuten, dass eine Stärkung des Wettbewerbs im Bestellverfahren positive Auswirkungen auf die Effizienz des Angebotes hätte.
 - Zur Verfügung stellen der Benchmarks an die Kantone.
- **Vereinfachung des Systems und Erhöhung der Flexibilität:**
 - Reduktion der Vorgaben in den Erlassen.
 - Mehr Flexibilität in Bezug auf Nachkalkulationen oder die Ausgestaltung der Ausschreibungsplanung.
 - Automatisierung der Datenübertragung: Vorgeschlagen wird die Schaffung eines Datawarehouse im Internet, in das die TU die verlangten Daten abfüllen (bzw. elektronisch uploaden) und die betroffenen Kantone und der Bund die Daten abholen bzw. auswerten können.
- **Beibehaltung des jährlichen Bestellverfahrens** und somit Verzicht auf ein zweijähriges Bestellverfahren:
 - Aufgrund des Budgetprozesses können sich die Kantone nur auf ein Jahr verpflichten.
 - Eine gewisse Wahlfreiheit den Kantonen belassen: Kantone können wählen, ob sie das einjährige oder das zweijährige Bestellverfahren anwenden wollen.

c) KTU

Mehrmals genannte Verbesserungsvorschläge seitens der KTU sind nachfolgend thematisch geordnet dargestellt:

- **Reduktion des administrativen Aufwandes:**
 - Die Erarbeitung und das Einreichen einer Offerte genügt. Jährliche Nachkalkulationen sind zu vermeiden.
 - Reduktion der einzureichenden Formulare und Daten (wenige, dafür verlässliche Kennzahlen).
 - Vereinfachung der RPV-Landschaft, z.B. indem der RPV auf einer Bestellerebene zusammengefasst wird: Kanton oder zu einem Verkehrsraum zusammengefasste Kantone.
 - Zur Vermeidung von wiederkehrenden grossen Diskussionen bezüglich der Höhe der Verkehrserlöse in den Offerten könnte der Bund eine generelle Einschätzung der Verteiltopf-Veränderungen vornehmen. Aufgrund der Verteilschlüssel wäre die Höhe z.B. der GA-Einnahmen definiert und für alle KTU identisch.
 - Automatisieren bzw. elektronisches Abwickeln und Straffung der Offerteingaben.
- **Stärkung des unternehmerischen Spielraums:**
 - Die Besteller sollen sich auf die wichtigsten Fragen beschränken und diese anhand weniger Kennzahlen überprüfen (Was?). Im „Wie?“ sollen die KTU unternehmerische Freiheiten haben.
 - Die Kantone sollen die Ziele setzen, die Umsetzung aber den KTU überlassen.
- **Koordination zwischen den Beteiligten:**
 - Rollenklärung der am Bestellprozess beteiligten Akteure: Das BAV soll seine Rolle als Systemintegrator und Koordinator, aber als auch entscheidende Instanz bei Konflikten unter Bestellern (Kantone) oder zwischen Bestellern (Kantone) und KTU aktiver wahrnehmen.
 - Auf allen Seiten sollen Verbindlichkeiten bestehen.
- **Schaffung von angemessenen Gewinnmöglichkeiten für KTU:**
 - Für die langfristige Sicherung von Investitionen, zur Sanierung und Geschäftsentwicklung, für die Weiterentwicklung des öV-Systems von Seiten der KTU und für kundenorientierte Innovationen.
 - Bessere Berücksichtigung von Investitionsfolgekosten.
 - KTU müssen echte Chancen haben, erwirtschaftete Gewinne zu verwenden.
 - Zulassung einer Kapitalverzinsung damit das Kapital der TUs nicht weiter erodiert.
 - Rückstellungen für bekannte künftige Investitionsprojekte zulassen.
- **Planrechnungen:**
 - Planrechnungen sind wichtig und sollten mehr Gewicht bekommen als die IST-Rechnungen.
 - Es sollten verbindlichere Mehrjahresplanungen angestrebt werden (die Mittelfristplanrechnung alleine ist hierfür noch nicht geeignet). Solche Mehrjahresplanungen müssen auf klaren, durch die Besteller festgelegten Rahmenbedingungen (Trassenpreise, Tarife, etc.) beruhen.

- Zum eigentlichen Kernelement/-dokument des Bestellprozesses muss der mittelfristige Finanzplan werden.
- Mittelfristplanung überdenken, da Prognosen bezüglich Kosten-, Nachfrage- und Preisentwicklung auf vielen Annahmen beruhen. Bisher können nur Angebotsausbauschnitte sowie Auswirkungen der Investitionen wirklichkeitsnah errechnet werden.
- **Vergleichbarkeit der KTU:**
 - Ist professionell zu handhaben und die verschiedenen Rechnungen sind jeweils zu bereinigen, damit bei den KTU Gleiches mit Gleichem verglichen wird. Z.B. ist zu prüfen, ob die effektiven Kapitalkosten ausgeschlossen werden sollten, da die Finanzierung der einzelnen KTU sehr unterschiedlich sein kann.
 - Regionale Besonderheiten sollten besser berücksichtigt werden, was eine detailliertere Analyse durch die Kantone impliziert.
 - Die Besteller sollten bei Buslinien die planmässig eingereichten Offerten der KTU (insbesondere der grossen KTU) vermehrt mit Offerten der Konkurrenten vergleichen, um das Verhältnis von Preis zur Qualität besser nachprüfen zu können.
- **Dauer des Bestellverfahrens:**
 - Rückkehr zum einjährigen Bestellverfahren.
 - Das zweijährige Bestellverfahren birgt grössere Gefahren respektive Planungsunsicherheiten.
 - Die maximale Laufzeit der Offertperioden soll aufgrund der Abstimmung der Infrastruktur- und RPV-Planung 2 Jahre betragen.
 - Es soll geprüft werden, ob Abgeltungsanpassungen (inkl. Indexierung) auch ohne zweijähriges Bestellverfahren vorgenommen werden könnten. Die KTU würde in dem Fall die Abgeltung als Globalbudget erhalten und wäre selber für die wirtschaftliche Einsetzung der Gelder verantwortlich.
 - Zu prüfen ist eine 5-Jahres-Zielvereinbarung in welcher auch Innovationen und Investitionen mitberücksichtigt werden. Dabei wäre auch der Umgang mit Gewinnen / Risiken zu definieren. Mögliche Lösungen wären z.B. die Zurückzahlung erhöhter Einnahmen aber auch zusätzliche Mittel bei tiefen Einnahmen. Dieser Ausgleichsmechanismus könnte über einen Risikofonds operationalisiert werden.
 - Im Bereich der nicht beeinflussbaren Grössen muss die Möglichkeit vorhanden sein, mit kürzeren Vereinbarungsperioden zu arbeiten.
 - Es sollen Erfahrungen aus dem zweijährigen Bestellverfahren auf Seiten Besteller und Ersteller gesammelt und genau analysiert werden und entsprechende Lehren daraus gezogen werden.

6 Ansätze für eine Weiterentwicklung des Bestellverfahrens

Aus den Ergebnissen der Datenauswertung (vgl. Kapitel 4) und der Befragung (Kapitel 5) lassen sich Ansätze für eine Optimierung des Bestellverfahrens im RPV herleiten. Die möglichen Optimierungsansätze beruhen insbesondere auf den Herausforderungen, die im Rahmen der Befragung von den verschiedenen Akteuren genannt wurden. Dies können explizit geäußerte Probleme sein (z.B. der steigende Aufwand für das Bestellverfahren aus Sicht der KTU), aber auch implizite Unklarheiten, die sich aufgrund der unterschiedlichen Einschätzung einzelner Themen ergeben.

Grundlage für die Beurteilung möglicher Optimierungsansätze bilden die Zielsetzungen, die mit der Optimierung des Bestellverfahrens im RPV verfolgt werden sollen. Daher ist es zentral, dass die Zielsetzungen festgelegt werden, welche im Rahmen des Bestellverfahrens erreicht werden sollen. Dabei kann unterschieden werden zwischen übergeordneten Zielsetzungen und Zielsetzungen, die sich konkret auf den Prozessoutput des Bestellverfahrens im RPV beziehen.

Sowohl Zielsetzungen als auch Optimierungsansätze wurden anlässlich eines halbtägigen Workshops mit der Begleitgruppe diskutiert. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse dieses Workshops zusammengefasst:

- Kapitel 6.1 enthält die Diskussion zu den möglichen Zielsetzungen für eine Optimierung des Bestellverfahrens im RPV.
- In Kapitel 6.2 werden die möglichen Stossrichtungen für eine Optimierung des Bestellverfahrens zusammengefasst.
- In Kapitel 6.3 werden die Diskussionen zu den Ansätzen für eine grundlegende Neuausrichtung der Verfahren im RPV zusammengefasst.

Abschliessend werden in Kapitel 6.4 Schlussfolgerungen zu den Optimierungsansätzen gezogen.

6.1 Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV

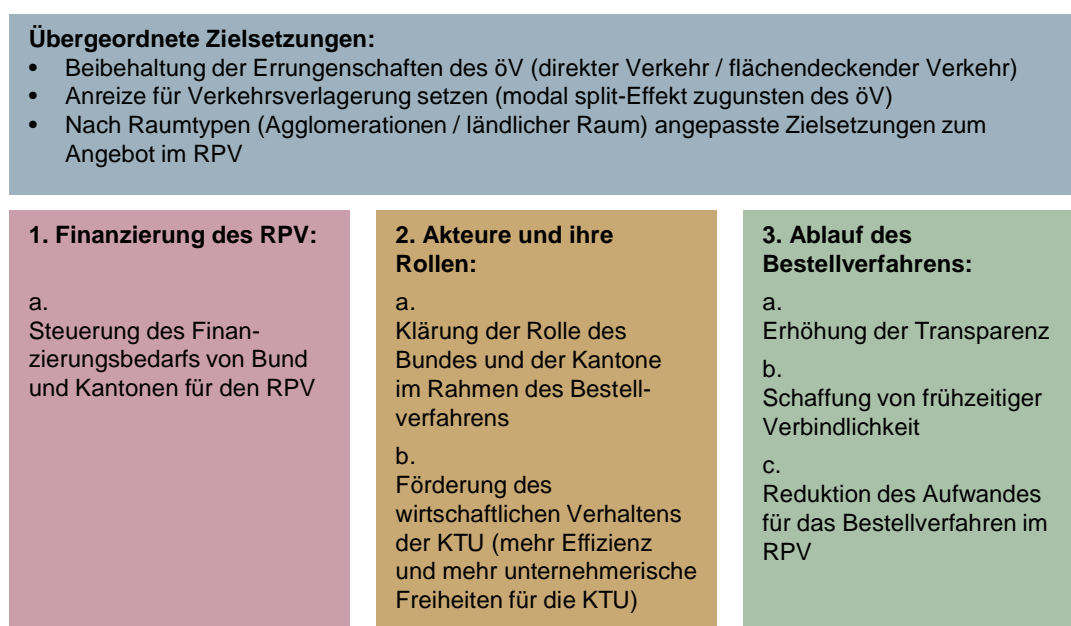
6.1.1 Auslegeordnung der Zielsetzungen

Die nachfolgende Darstellung enthält die am Workshop erarbeiteten Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV. Der Workshop hat gezeigt, dass zwischen zwei Arten von Zielsetzungen unterschieden werden muss:

- Den übergeordneten Zielsetzungen, die im RPV respektive im öV generell erreicht werden sollen
- Den Zielsetzungen, die sich spezifisch auf die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV – als Instrument der Verkehrspolitik – beziehen. Diese Zielsetzungen können in drei Bereiche geteilt werden:

- Der Bereich Finanzierung des RPV umfasst die Bereitstellung von Mitteln für die Finanzierung des RPV.
- Der Bereich Akteure und ihre Rollen beinhaltet die Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Akteuren.
- Der Bereich Ablauf des Bestellverfahrens beinhaltet den Ablauf des Bestellverfahrens von der Einladung zur Offertstellung bis zum Abschluss der Angebotsvereinbarung.

Abbildung 6-1: Mögliche Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV



a) Übergeordnete Zielsetzungen

Es wurden folgende übergeordnete Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV identifiziert:

- Beibehaltung der Errungenschaften des öV (direkter Verkehr / flächendeckender Verkehr)
- Anreize für Verkehrsverlagerung setzen (modal split-Effekt zugunsten des öV)

Nach Raumtypen (Agglomerationen / ländlicher Raum) angepasste Zielsetzungen zum Angebot im RPV. Aus Sicht der Workshopteilnehmenden ist es wichtig, dass die Angebotsziele für den RPV dem jeweiligen Marktraum angepasst sind. Entsprechend sollte das RPV-Angebot in Agglomerationsräumen nicht mit den gleichen Zielsetzungen beurteilt werden wie

das RPV-Angebot für ländliche Räume. Der Kanton Bern hat beispielsweise folgende regional unterschiedliche Ziele definiert, an denen sich das Angebot im RPV orientieren soll:⁶³

- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger, d.h. sein Anteil ist höher als derjenige des MIV.
- Auf den übrigen Verbindungen ist der MIV der Basisverkehrsträger. Im öV wird eine Grundversorgung sichergestellt.

b) Spezifische Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV

Die spezifischen Zielsetzungen für die Optimierung des Bestellverfahrens im RPV dürfen den übergeordneten Zielsetzungen grundsätzlich nicht widersprechen. Nachfolgend werden die für einzelne Bereiche identifizierten Zielsetzungen diskutiert:

- **Finanzierung des RPV:**
 - *Steuerung des Finanzierungsbedarfs von Bund- und Kantonen für den RPV verbessern:* Hintergrund dieser Zielsetzung ist, dass die Besteller – insbesondere die Fachexperten des BAV – der Meinung sind, dass das Angebot, respektive der Finanzierungsbedarf zu wenig gesteuert werden kann. Es geht dabei nicht darum, die für den RPV zur Verfügung stehenden Mittel zu beschränken. Vielmehr sollen Möglichkeiten für eine bessere Steuerbarkeit des Finanzierungsbedarfs geprüft werden. Darunter ist beispielweise eine Verbesserung der Abstimmung zwischen Infrastruktur-, Rollmaterial- und Angebotsplanung zu verstehen. Eine solche Abstimmung schafft frühzeitig Klarheit über die Auswirkung von Infrastrukturausbauten auf die Entwicklung der Abgeltungen, sodass diese Erkenntnisse bei der Infrastruktur- und Angebotsplanung berücksichtigt werden können. Andererseits geht es um Instrumente für eine bedarfsgerechte Erweiterung des Angebotes.
- **Akteure und ihre Rollen:**
 - *Klärung der Rolle des Bundes und der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens:* Die Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen sollte im Rahmen der Weiterentwicklung des Bestellverfahrens (insbesondere für den Prozess der Festlegung des Angebotes) besser geklärt werden.
 - *Förderung des wirtschaftlichen Verhaltens der KTU (mehr Effizienz und mehr unternehmerische Freiheiten für die KTU):* Im Rahmen einer Weiterentwicklung des Bestellverfahrens im RPV soll geprüft werden, wie zusätzliche Anreize für ein verstärktes wirtschaftliches Verhalten der KTU gesetzt werden könnten.
- **Ablauf des Bestellverfahrens:**
 - *Erhöhung der Transparenz:* Die Besteller möchten ein Angebot bestellen, welches möglichst nahe am Marktpreis liegt. Um sicher zu gehen, dass dies der Fall ist, müs-

⁶³ Vgl. dazu auch Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (2009), Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

sen die Besteller über entsprechende transparente Informationen von den KTU verfügen. So kann sichergestellt werden, dass den KTU nicht ungerechtfertigte Kosten bezahlt werden.

- *Schaffung von frühzeitiger Verbindlichkeit:* Mit der Weiterentwicklung des Bestellverfahrens soll erreicht werden, dass die Bedingungen für das Bestellverfahren frühzeitig klar sind und nicht im Nachhinein noch angepasst werden.
- *Reduktion des Aufwandes für das Bestellverfahren:* Die Weiterentwicklung des Bestellverfahrens soll dazu führen, dass der zu leistenden Aufwand für die Abwicklung des Bestellverfahrens für alle Beteiligten zurückgeht.

6.1.2 Gewichtung der Zielsetzungen im RPV

In der Abbildung 6-2 ist dargestellt, welches Gewicht die Akteure den einzelnen Zielsetzungen im Rahmen einer Optimierung des Bestellverfahrens beimessen.

Abbildung 6-2: Gewichtung der Zielsetzungen

Themenbereich	Zielsetzung	Gewichte			
		Bund	Kantone	KTU	Total*
1. Finanzierung des RPV	a. Steuerung des Finanzierungsbedarfs von Bund- und Kantonen für den RPV verbessern	6	6	15	0.67
2. Akteure und ihre Rollen	a. Klärung der Rolle des Bundes und der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens	3	2	10	0.33
	b. Förderung des wirtschaftlichen Verhaltens der KTU (mehr Effizienz und mehr unternehmerische Freiheit für die KTU)	13	4	14	0.69
3. Ablauf des Bestellverfahrens	a. Erhöhung der Transparenz	0	4	3	0.25
	b. Schaffung von frühzeitiger Verbindlichkeit	11	4	7	0.54
	c. Reduktion des Aufwandes für das Bestellverfahren im RPV	10	0	8	0.33
4. Übergeordnete Zielsetzungen	a. Beibehaltung der Errungenschaften des öV (direkter Verkehr sowie flächendeckender öV)	5		3	0.15
	b. Anreize für Verkehrsverlagerung setzen (modal split-Effekt zugunsten des öV)	2	0	0	0.04
	c. Nach Raumtypen (Agglomerationen / ländlicher Raum) angepasste Zielsetzungen zum Angebot im RPV	0	0	0	0.00
Total		50	20	60	3.00

* Hinweis: Jede/r Workshopeteilnehmende durfte 10 Punkte auf die einzelnen Zielsetzungen verteilen. Das Total entspricht der gewichteten Beurteilung von Bund, Kantonen und KTU, wobei jede dieser drei Akteurebenen ein Gewicht von 1/3 erhielt.

Die Abbildung zeigt Folgendes:

- Aus **Sicht des Bundes** soll bei einer Optimierung des Bestellverfahrens insbesondere der Fokus gelegt werden auf:
 - Die Förderung des wirtschaftlichen Verhaltens der KTU (mehr Effizienz und mehr unternehmerische Freiheit für die KTU)
 - Die Schaffung von frühzeitiger Verbindlichkeit
 - Die Reduktion des Aufwandes für das Bestellverfahren im RPV
- Für die **Kantone** stehen neben den bereits genannten Zielsetzungen zusätzlich folgende Zielsetzungen im Vordergrund:
 - Die Steuerung des Finanzierungsbedarfs von Bund und Kantonen für den RPV
 - Die Erhöhung der Transparenz
- Für die **KTU** sind folgende Schwerpunkte zentral:
 - Die Steuerung des Finanzierungsbedarfs von Bund und Kantonen für den RPV
 - Die Förderung des wirtschaftlichen Verhaltens der KTU (mehr Effizienz und mehr unternehmerische Freiheit für die KTU)
 - Die Klärung der Rolle des Bundes und der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens

Über alle Akteure betrachtet zeigt die Abbildung, dass bezüglich der Stossrichtungen einer Optimierung durchaus Konsens besteht. Sowohl die Branche als auch die Besteller möchten:

- den Finanzierungsbedarf besser steuern,
- das wirtschaftliche Verhalten der KTU fördern und
- die Verbindlichkeit frühzeitig erhöhen.

Anzumerken bleibt, dass die tiefen Punktzahlen der übergeordneten Zielsetzungen zeigen, dass diese bei der Optimierung des Bestellverfahrens zwar keine zentrale Rolle spielen. Ihre grundsätzliche Bedeutung ist deswegen aber keineswegs in Frage gestellt.

6.2 Optimierungsansätze

6.2.1 Aufwand für das Bestellverfahren reduzieren

a) Problemanalyse

Das heutige Bestellverfahren erfolgt heute für jede Linie im RPV einzeln. Im Rahmen des Bestellverfahrens müssen für jede Linie umfangreiche Inputdaten zur Verfügung gestellt werden.⁶⁴

⁶⁴ Vgl. BAV (2013), Wegleitung zweijähriges Bestellverfahren 2014/2015 im regionalen Personenverkehr, S. 4

- Pro Linie einzureichen sind gemäss Vorgaben des BAV das Formular Übersicht Offerte Regionaler Personenverkehr mit Angaben zu Angebot und eingesetzten Fahrzeugtypen, die Planrechnung (inkl. Verkaufserlöse pro Fahrausweis), die Kennzahlen und der Mittelfristplan (zwingend für SBB, PostAuto und auf Verlangen der Kantone, ansonsten genügt ein Finanzplan für die gesamte Sparte RPV).
- Für jede Offerte einzureichen sind der Investitionsplan, Angaben zum Verkauf und Tarifen (Preispolitik) sowie eine Gesamtübersicht über alle eingesetzten Fahrzeuge.

Der Aufwand für das Bestellverfahren ist seit 2005 gestiegen und auch mit der Einführung des 2-jährigen Bestellverfahrens erwarten die Akteure nicht unbedingt eine Reduktion des Aufwandes. Gründe für die Zunahme des Aufwandes sind:

- Härtere Verhandlungen zwischen KTU und Bestellern
- Abstimmung zwischen BAV und Kantonen bei der Angebotsplanung
- Zunehmende Komplexität des Verfahrens mit zunehmender Anzahl an Unterlagen und Daten, die den Bestellern zur Verfügung gestellt werden müssen.

Mit Ausnahme der KTU finden allerdings Bund und Kantone, dass der Nutzen den Aufwand des Bestellverfahrens überwiegt.

b) Lösungsansätze

Verschiedene Lösungsansätze wurden diskutiert:

- **Vermeidung von unnötigem Aufwand:**
 - Unnötiger Aufwand entsteht im Rahmen des Bestellverfahrens beispielsweise dadurch, dass sich die Kantone Angebotsausbauten offerieren lassen, die sie gar nicht finanzieren können. Dies kann dazu führen, dass Offerten anschliessend wieder neu gerechnet werden müssen. Die Offertstellung sowie die Offertverhandlungen sollten daher erst zu einem Zeitpunkt stattfinden, an dem das zu bestellende Angebot sowie dessen Finanzierung geklärt ist.
 - Weiterer unnötiger Aufwand kann entstehen, wenn Vorgaben während des laufenden Verfahrens verändert werden und die KTU entsprechend ihre Offerten anpassen müssen. Die Vorgaben sollten daher zu Beginn des Offertverfahrens definitiv festgelegt werden.
- **Verzicht auf Kennzahlen:** Das Kennzahlensystem führt gemäss den KTU zu einem erheblichen Aufwand. Auf die Erfassung von standardisierten Kennzahlen möchten die Besteller aber nicht verzichten. Folgende Gründe werden dafür angeführt:
 - Solange für eine Linie keine Ausschreibungen durchgeführt werden, braucht es Kennzahlen zur Beurteilung von Offerten. Nur so kann aus Sicht der Besteller sichergestellt werden, dass der Preis für die öV-Leistungen nicht weit vom Marktpreis entfernt ist. Die Kennzahlen sowie deren Vergleich helfen dabei, die Angaben der KTU entsprechend zu prüfen.
 - Das standardisierte Kennzahlensystem ist auch erforderlich, weil sich die Angaben der KTU stark unterscheiden. Ohne solche Kennzahlen ist der Vergleich der Offerten stark

erschwert. Daher braucht es gewisse Standards. Das Kennzahlensystem des Bundes ist seit 2008 unverändert. Es wurde aber von einzelnen Kantonen erweitert, unter anderem um Unterschiede zwischen einzelnen Kennzahlen besser erklären zu können.

- Ein Verzicht auf das Kennzahlensystem ist gemäss Ansicht der Besteller demnach nur denkbar, wenn die Vergabe über Ausschreibungen erfolgt, also ein grundlegender Systemwechsel im Bestellverfahren erfolgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein standardisiertes Kennzahlensystem aus Sicht der Besteller auch in Zukunft notwendig sein. Man könnte allerdings prüfen, ob es Sinn machen würde, ein Set aus Basiskennzahlen (Kennzahlensystem des Bundes) zu definieren, die zwingend geliefert werden müssen. Zusätzliche Kennzahlen müssten in dem Fall nur dann geliefert werden, wenn zum Verständnis der Kennzahlen weitere Erläuterungen notwendig wären. Damit würde die Freiheit der Kantone zur Erhebung von zusätzlichen Kennzahlen beschränkt. Ebenfalls wäre zu prüfen, ob den KTU Vergleichszahlen zur Verfügung gestellt werden können, sodass sie sehen, wo sie am Markt stehen.
- **Verzicht auf zusätzliche Anforderungen der Kantone:** Einige Kantone stellen zusätzliche Anforderungen an die KTU, welche über die Vorgaben des Bundes hinausgehen. Diese führen zu zusätzlichem Aufwand für die KTU. Die Meinungen darüber sind unterschiedlich:
 - Ein Standard für alle Offerten wäre aus Sicht der KTU gut, weil damit Aufwand verringert werden würde. Aufwändig ist insbesondere, wenn für eine kantonsübergreifende Linie unterschiedliche Angaben geliefert werden müssen.
 - Aus Sicht der Kantone ist klar, dass zusätzliche Anforderungen gestellt werden dürfen, weil die Kantone i.d.R. auch den grössten Anteil des Angebotes finanzieren.
 - Das BAV hat bereits versucht zu bewirken, dass eine schweizweite Harmonisierung der Angaben erreicht wird. Es ist mit diesem Vorhaben gescheitert, weil sich bisher die Kantone nicht auf einheitliche Vorgaben einigen konnten. Konsens besteht bei den Akteuren, dass auf kantonsübergreifenden Linien die Vorgaben harmonisiert werden müssten. In dem Fall würde der federführende Kanton bestimmen, welche Vorgaben erfüllt werden müssten.
- **Rückkehr zum 1-jährigen Bestellverfahren:** Die Mehrheit der Kantone sowie knapp die Hälfte der KTU gehen nicht davon aus, dass der Aufwand durch das 2-jährige Bestellverfahren reduziert wird. Vielmehr würden längere Vorlaufzeiten und Unsicherheiten in Bezug auf Kosten und Erträge entstehen, die letztendlich zu zusätzlichem Aufwand für alle Beteiligten führen. Darüber hinaus wird durch den Systemwechsel selbst zusätzlicher Aufwand verursacht.

6.2.2 Einhaltung der Termine im Bestellverfahren

a) Problemanalyse

Die Angebotsvereinbarungen können mehrheitlich nicht rechtzeitig abgeschlossen werden. Zwar werden die Offerten mehrheitlich pünktlich eingereicht. Jedoch führen langwierige Verhandlungen über die Offerten und die entsprechenden Überarbeitungsrunden zu erheblichen Verzögerungen.

b) Lösungsansätze

Zwar funktioniert der RPV in der Schweiz auch ohne rechtzeitigen Abschluss der Angebotsvereinbarungen. Dennoch ist der verspätete Abschluss der Angebotsvereinbarungen ein Mangel im Ablauf, der behoben werden sollte. Zu prüfen ist, ob das Problem durch die Vorgabe eines angepassten Terminplanes gelöst werden könnte. Dabei ist eine pragmatische Lösung zu suchen, welche den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Besteller und der KTU gerecht wird. Beispielsweise sollte die Lösung sicherstellen, dass möglichst wenig Offertvarianten erstellt werden müssen. Dies könnte dadurch erreicht werden, dass der Termin für die Einreichung der ersten Offerte nach hinten versetzt wird. Gleichzeitig könnte die Bekanntgabe der definitiven Kantonsquote vorverlegt werden. Dazu wäre allerdings erforderlich, dass die Mittelfristplanungen die erwartete Kostenentwicklung möglichst genau abbilden und sich somit für die Bestimmung der Kantonsquote eignen.

Da die definitiven Angebotsvereinbarungen erst abgeschlossen werden können, wenn das Budget auch vom Parlament genehmigt worden ist, ergeben sich Verzögerungen, auf welche die Verwaltung bei Kantonen und Bund keinen Einfluss hat. Dieses Problem wird bestehen bleiben solange man in diesem Bereich keine Verpflichtungskredite hat.

6.2.3 Sicherstellung der Finanzmittel und verlässliche Finanzplanung sowie verbindliche Definition des Angebotes

a) Problemanalyse

Einig sind sich BAV und Kantone, dass für das von den Kantonen gewünschte Angebot im RPV häufig zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stehen. Über die Gründe herrscht allerdings Uneinigkeit:

- Aus Sicht der Kantone sind es eine fehlende Budgetplanung sowie der fehlende politische Wille auf Bundesebene, das Angebot gemäss ARPV zu finanzieren.
- Aus Sicht der Experten des BAV liegt die Verantwortung in erster Linie im Fehlen von konkreten nachfrageorientierten Angebotsstandards. Solche Standards würden dazu beitragen, die stetige Weiterentwicklung des Angebotes und die damit verbundenen Mehrkosten zu bremsen, weil ihre Einhaltung Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch den Bund wäre. Zudem würden die Kantone aus Sicht des Bundes bei ihrer Angebotspla-

nung die verfügbaren finanziellen Mittel von Bund (und Kanton) nicht immer in ausreichendem Mass berücksichtigen.

- Darüber wird von verschiedener Seite festgehalten, dass eine umfassende, langfristige und verbindliche Finanzplanung fehlt. Dies führt dazu, dass der Bund den Kantonen zum Zeitpunkt wichtiger Entscheide für die Infrastruktur- und Angebotsplanung noch keine verbindlichen Zusagen über die Höhe seiner finanziellen Beiträge machen kann. Entsprechend ist in der Regel zum Zeitpunkt des Infrastrukturbaus respektive des Rollmaterialkaufs noch unklar, ob das vorgesehene Angebot auch tatsächlich finanziert werden kann. Eine solche grössere finanzielle Sicherheit bei der Angebotsentwicklung ist den KTU ein grosses Anliegen.

b) Lösungsansätze

Die Einschätzungen zur **Einführung von nachfrageseitigen Standards** sowie der Beschränkung der Ausgaben des Bundes auf die Finanzierung solcher vorgegebenen Standards sind geteilt:

- Im Schienen- und Busverkehr besteht ein unterschiedlicher Stand bezüglich Standards:
 - Im Busverkehr gibt es eine Tabelle, die genau definiert, ab welcher Nachfrage das Angebot ausgebaut werden kann. Die Tabelle wird im Moment überarbeitet.
 - Im Schienenverkehr gibt es grundsätzlich keine solchen Standards. Einzig das Kriterium des Kostendeckungsgrades existiert.

Die Rückmeldungen zu den Standards lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Grundsätzlich existiert über die Richtlinien zur minimalen Wirtschaftlichkeit im RPV⁶⁵ ein wirksamer Standard für die Finanzierung eines Angebotes. Der minimale Kostendeckungsgrad liegt bei 10% für Buslinien mit Grunderschliessungsfunktion. Für alle übrigen Linien gilt ein minimaler Kostendeckungsgrad von 20%.
- Standards sind insbesondere für die Angebotsdimensionierung (Bus oder Bahnangebot, Fahrzeuggrösse, Takt, Komfort etc.) notwendig. Die Festlegung von zusätzlichen respektive strengeren Kriterien ist allerdings umstritten, wie die Festlegung von strengeren Kriterien für die Aufrechterhaltung von Bahnangeboten zeigte. Ursprünglich sollte bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von weniger als 50% geprüft werden, ob nicht andere Angebote ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Diese Grenze von 50% wurde im politischen Prozess auf 30% korrigiert. Dies lässt den Schluss zu, dass Standards nur unter der Bedingung möglich sind, dass sie nicht zu einer Reduktion des bestehenden Angebotes führen. Standards sollten folglich vor allem Minimalvorgaben setzen, die erfüllt sein müssen, damit ein bestehendes Angebot ausgebaut (z.B. Taktverdichtung) oder ein neues schienengebundenes Angebot aufgebaut werden kann. Der Abgrenzung zwischen RPV und Stadtverkehr (Stadttram) ist dabei auch Beachtung zu schenken.

⁶⁵ Vgl. BAV (2010), Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), S. 2

- Bezüglich der Festlegung von Standards ist vertieft zu klären, auf welchem Detaillierungsgrad resp. Aggregationsniveau diese sein sollten. Zu prüfen wäre beispielsweise die Festlegung einer Auslastungsquote, die für ein bestimmtes Angebotsniveau mindestens erreicht werden muss. Dabei wäre zwischen verschiedenen Markträumen, insbesondere dem RPV in Agglomerationen und dem RPV im ländlichen Raum zu unterscheiden (gegebenenfalls müsste auch eine weitergehende Differenzierung nach weiteren Marktraumtypen vorgenommen werden). Skepsis wird gegenüber einer komplizierten Berechnung des Grundangebots geäußert.
- Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, ob es Qualitätsstandards bezüglich der Fahrzeuge braucht. Beispielsweise in dem die maximale Anzahl Toiletten pro Sitzplatz etc. vorgegeben werden.
- Insgesamt ist man sich einig, dass eine vertiefte Prüfung möglicher Standards sinnvoll ist und angegangen werden sollte.

Für eine **Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeit** wurden folgende Ansätze genannt:

- Heute existiert bereits ein Zahlungsrahmen über vier Jahre. Mit dem Zahlungsrahmen begrenzt das Parlament die Voranschlagskredite für bestimmte Auslagen über eine Periode von mehreren Jahren. Das Instrument stellt aber keine Kreditbewilligung dar und ersetzt nicht die Finanzbeschlüsse des Parlaments. Um die finanzielle Verbindlichkeit zu erhöhen, wäre zu prüfen, ob vom „Zahlungsrahmen“ auf „Verpflichtungskredite“ gewechselt werden kann. Mit einem Verpflichtungskredit setzt das Parlament den Höchstbetrag fest, bis zu dem der Bundesrat für ein bestimmtes Vorhaben finanzielle Verpflichtungen eingehen kann. Diese Verpflichtungskredite sind nicht wie die Voranschlagskredite nur an das Voranschlagsjahr gebunden, sondern reichen darüber hinaus. Zu beachten ist allerdings, dass es auch bei Verpflichtungskrediten möglich ist, dass das Parlament Kürzungen der jährlichen Zahlungen beschliesst. Eine mögliche Lösung dieses Problems wäre es, zur bundesseitigen Finanzierung des RPV einen Rahmenkredit zu schaffen, der durch das Parlament bewilligt werden muss. Das BAV könnte dann auf der Grundlage dieses Rahmenkredits zumindest mit den grossen KTU mehrjährige Bestellvereinbarungen abschliessen.
- Der Bundesrat hat im Rahmen der Arbeiten zur Überprüfung der Aufgaben des Bundes einerseits ein Wachstumsziel für den Gesamthaushalt sowie abhängig von den Prioritäten Wachstumsraten für einzelne Bereiche zwischen -0.8% und 4 bis 5% pro Jahr definiert.⁶⁶ Solche Wachstumsraten geben einen konkreten Hinweis auf den Rahmen, in dem sich die künftigen Beiträge des Bundes insgesamt bewegen werden.

Die genannten Ansätze beziehen sich primär auf den Bundeshaushalt. Da der RPV von Bund und Kantonen gemeinsam finanziert wird, wäre es erforderlich, dass beide Parteien über gleichwertige Instrumentarien verfügen. Eine einseitige Erhöhung der finanziellen Verbind-

⁶⁶ Vgl. EFD (2011), Überprüfung der Aufgaben des Bundes,

lichkeit des Bundes würde für die KTU dagegen noch keine grosse Verbesserung bezüglich langfristiger finanzieller Verbindlichkeit mit sich bringen.

Bei den KTU stellt sich die Frage, ob sich auch die KTU auf vier Jahre verpflichten können ebenso. Hier scheint aus Sicht der KTU klar, dass sich auch die KTU verpflichten müssten. Die KTU weisen aber gleichzeitig darauf hin, dass im Gegenzug über mögliche Anpassungsmechanismen diskutiert werden müsste: So kann eine finanzielle Verpflichtung über 4 Jahre gerade für kleine KTU mit hohen Risiken verbunden sein. Zwar ist ein wesentlicher Teil der Kosten (z.B. Personalaufwand etc.) gut vorhersehbar. Unsicherheiten bestehen jedoch beispielsweise bezüglich der Energiekosten, insbesondere der Dieselskosten bei Busunternehmen. Da die wesentlichen Einnahmenkomponenten (öV-Tarife) vorderhand durch eine kleine KTU nicht beeinflusst werden können, ist es praktisch unmöglich, kurzfristig unerwartete Mehrkosten zu kompensieren. Es wäre daher zu prüfen, welche Anpassungsmechanismen bei einer Ausdehnung der Vertragsdauer eingeführt werden sollen resp. wie die unternehmerischen Risiken auf KTU und Besteller verteilt werden sollen.

Die Möglichkeit von **Tariferhöhungen** für die Finanzierung von Angebotsausbauten sind am Workshop nicht auf grundsätzliche Ablehnung gestossen. Zu beachten seien aber folgende Punkte:

- Bei Tariferhöhungen sind die vom Preisüberwacher gesetzten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.
- Im System des direkten Verkehrs ist eine kostenorientierte Ertragsverteilung nicht möglich. Entscheidend ist vielmehr, wie sich die Nachfrage über die einzelnen KTU entwickelt hat. Tariferhöhungen werden insbesondere dann angestrebt, wenn sich die Gesamtkosten über alle KTU erhöht haben. Wenn aber eine KTU beispielsweise ein neues Depot baut, erhält sie dadurch nicht mehr Geld aus den Verkehrserträgen.

6.2.4 Anpassungen bei der Festlegung der Kantonsquote und der Berechnung der Kantonsbeteiligung

a) Problemanalyse

Die Festlegung der Kantonsquote sowie die Berechnung der Beteiligung wurden bisher wie folgt vorgenommen:

- Die Kantonsquote wird im Wesentlichen in Fortschreibung der bisherigen Leistung festgelegt. Die Verteilung von zusätzlichen Mittel erfolgt basierend auf der Teuerung (Ein Drittel der zusätzlichen Mittel) und basierend auf dem Bedarf (Zwei Dritte der zusätzlichen Mittel).
- Die Berechnung der Kantonsbeteiligung richtet sich nach den strukturellen Voraussetzungen des Kantons. Diese werden über die Bevölkerungsdichte sowie die Privatbahnlänge pro Einwohner hergeleitet. Der detaillierte Berechnungsvorgang ist in der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) beschrieben.

Folgende Einschätzungen liegen vor:

- Fachspezialisten des BAV finden die aktuelle Berechnung der Kantonsbeteiligung sinnvoll.
- Kantone sind geteilter Meinung. 35% finden die Berechnung eher nicht sinnvoll 39% finden Sie eher sinnvoll. Umstritten sind die Ausgangsgrössen.
- Falls die FABI-Vorlage angenommen wird, wechselt die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur von den Kantonen zum Bund. Für den Faktor Privatbahnlänge pro Einwohner, welcher u.a. für die Bestimmung der Kantonsbeteiligung berücksichtigt wird, dürfte damit keine Grundlage mehr bestehen. Somit würde die Annahme der FABI-Vorlage zu einer Überarbeitung der Berechnung der Kantonsbeteiligung führen.

b) Lösungsansätze

Bei der **Festlegung der Kantonsquote** könnten aus Sicht der Akteure für Verbesserungen folgende Wege beschritten werden:

- Aus Sicht des BAV wäre es grundsätzlich sinnvoll, wenn die Mittelfristpläne der KTU bei der Festlegung der Kantonsquote berücksichtigt werden könnten. Damit käme man weg von der rein vergangenheitsorientierten Festlegung der Kantonsquote. Dazu ist es allerdings erforderlich, dass die Mittelfristpläne verlässlicher werden. Im Moment berücksichtigen die Mittelfristpläne der KTU die externen Faktoren wie zum Beispiel mögliche zukünftige Tarifanpassungen etc. nicht.
- Zwischen der Offertstellung und der definitiven Festlegung der Kantonsquote besteht eine zeitliche Asynchronität: Während die Offerten bereits im Frühjahr eingereicht werden, wird die definitive Kantonsquote erst im Herbst festgelegt. Aus Sicht der KTU wäre es wünschenswert, wenn bereits bei Einreichung der Offerten klar wäre, bis zu welchem Ausmass Angebote finanziert werden können. Auch aus Sicht der Kantone ist es wichtig,

möglichst frühzeitig zu wissen, wie hoch die definitive Kantonsquote ist. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Leistungen bestellt werden, die gar nicht bezahlt werden können. Lösungen dafür zu finden ist nicht einfach, da die zur Verfügung stehenden Finanzmittel grundsätzlich der Budgethoheit der Parlamente unterliegen (vgl. auch Ausführungen zur besseren finanziellen Verbindlichkeit)

Für die **Berechnung der Kantonsbeteiligung** müssen spätestens nach Annahme der FABI-Vorlage neue Lösungen gefunden werden. Dies dürfte eine grosse Herausforderung darstellen, weil eine neue Berechnungsmethode automatisch zu Gewinnern und Verlierern führt. Konkrete Vorschläge für eine neue Berechnungsformel wurden nicht genannt. Es ist aber klar, dass die neue Berechnungsweise zu einem ähnlichen Ergebnis führen muss, wie die jetzige Formel. Ansonsten dürfte die Akzeptanz nicht gross sein.

6.2.5 Eigenfinanzierung der KTU gewährleisten

a) Problemanalyse

Über 50% der befragten KTU haben in der Umfrage angegeben, dass sie nicht über genügend Handlungsspielraum verfügen, um einen angemessenen Gewinn für die Refinanzierung der Investitionen zu erwirtschaften. Ein wichtiger Grund dafür liegt darin, dass Ersatzinvestitionen teurer ausfallen und deshalb in der Vergangenheit zu wenig abgeschlossen wurde. Zudem bestehen aus Sicht einzelner KTU Schwierigkeiten bei der Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen. Aus den Zahlen der Erhebung lässt sich allerdings kein dramatischer Rückgang des Eigenkapitalanteils bei den KTU feststellen.

b) Lösungsansätze

Bezüglich der Eigenfinanzierung der KTU gehen die Meinungen auseinander:

- Im jetzigen Bestellverfahren ist aus Sicht des BAV die Frage des Eigenfinanzierungsgrads kaum relevant, weil die KTU keine bedeutenden unternehmerischen Risiken tragen müssten. Sämtliche existenzbedrohenden Risiken (z.B. auch Pensionskassen etc.) würden durch die Besteller gedeckt. Zudem würden die Eigentümer, die gleichzeitig i.d.R. auch die Besteller sind, keine Dividende auf dem Eigenkapital verlangen. Für das Eigenkapital müssten daher auch keine Finanzierungskosten getragen werden.
- Aus Sicht der KTU sind auch im jetzigen Bestellverfahren nicht unerhebliche Risiken zu tragen. Diese bestünden vor allem in Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung einzelner Kostenkomponenten und auch der Nachfrage. Demgegenüber hätten die KTU während der Vertragsperiode kaum Handlungsspielraum für die Erhöhung der Einnahmen bei steigenden Kosten (z.B. wegen höherer Treibstoffkosten). Um solche Risiken abdecken zu können, müssten die KTU über gewisse Reserven verfügen. Diese könnten beispielsweise über eine Risikoprämie abgegolten resp. geöffnet werden.

Einig sind sich die Akteure darin, dass bei einer Einführung von mehr Wettbewerb eine Eigenkapitalverzinsung resp. eine Risikoprämie zugelassen werden müsste. In dem Fall würde

der Preis im Rahmen einer Ausschreibung marktwirtschaftlich bestimmt. Um die im Rahmen dieser Ausschreibung eingegangenen Risiken zu finanzieren, müsste den KTU grundsätzlich ermöglicht werden, eine Reserve anzusparen.

6.2.6 **Transparenz und Effizienz steigern**

a) Problemanalyse

Folgende Einschätzungen liegen vor:

- Die Transparenz und Effizienz hat sich generell erhöht. Trotzdem erachten die Besteller die Transparenz bei den grossen Anbietern im RPV als weiterhin verbesserungswürdig.
- Für die KTU stellen die zu liefernden Angaben einen erheblichen Aufwand dar. Es stellt sich aus ihrer Sicht die Frage, ob tatsächlich sämtliche verlangten Angaben für die effiziente Steuerung der KTU und insbesondere der Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigt werden.

b) Lösungsansätze

Um den Aufwand für die Bereitstellung der Daten zu senken, welche im Rahmen des Bestellverfahrens zur Verfügung gestellt werden müssen, wäre aus Sicht der KTU eine vermehrte Steuerung über Outputgrössen zu prüfen (z.B. Anzahl pünktlich transportierte Personen sowie weitere Kennzahlen, die sich am tatsächlichen Nutzen des Kunden orientieren).

Aus Sicht der anwesenden Kantonsvertreter ist man diesbezüglich skeptisch, da der Output nicht losgelöst von den dafür entstehenden Kosten beurteilt werden kann. Entsprechend sei es schwer vorstellbar, dass eine Steuerung und Finanzierung des RPV über Outputgrössen funktionieren könnte.

Vertieft zu prüfen wären mögliche Mittelwege, beispielsweise indem zu Beginn einer (verlängerten) Bestellperiode detailliert über die Kosten verhandelt würde. Während der Bestellperiode wäre die jährliche Vertragserneuerung nur noch abhängig von der Einhaltung von Qualitätskennzahlen (z.B. hinsichtlich Pünktlichkeit). Die Höhe des Abgeltungsbetrages könnte zudem von vorgängig vereinbarten Anpassungsmechanismen (z.B. hinsichtlich Teuerung, Dieselpreisentwicklung oder weiterer externer kostenrelevanter Faktoren) abhängig gemacht werden.

6.3 Ansätze zu einer grundlegenden Neugestaltung der Verfahren im RPV

6.3.1 Integraler Bestellprozess Bahn RPV in 3 Etappen (Vorschlag der öV-Branche)

Die öV-Branche hat anlässlich des durch das GS UVEK organisierten „Brainstorming RPV“ vom 18. November 2013 einen Vorschlag für einen „integralen Bestellprozess des Bahn-RPV in 3 Etappen“ vorgestellt. Der Vorschlag beruht auf folgender Analyse der Ausgangslage:

- Die wachsende Nachfrage macht einen weiteren Ausbau des öV zwingend.
- Die ausbaubedingten Mehrkosten können nicht alleine durch Produktivitätssteigerungen kompensiert werden.
- Das Bestellverfahren im RPV braucht mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit.
- Die Herausforderungen können nur gemeinsam (Bund, Kantone und KTU) angegangen und gelöst werden.

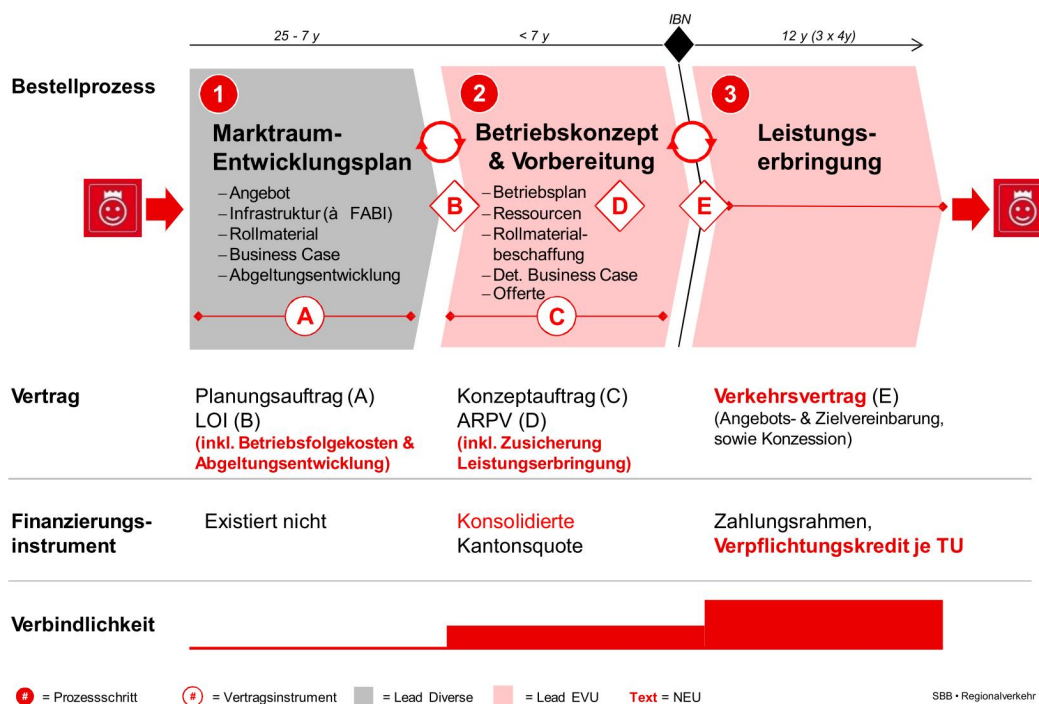
Davon ausgehend wird ein integraler Bestellprozess in drei Etappen vorgeschlagen, die aufeinander aufbauen und in den FABI-Prozess eingebunden sind:

- **Marktraumentwicklungsplan (25 – 7 Jahre vor Inbetriebnahme):** Im Rahmen des Marktraumentwicklungsplans werden das Angebot, die Infrastruktur sowie das Rollmaterial geplant. Im „Business Case“ werden die Kosten für das neue Angebot, die Infrastruktur sowie das eingesetzte Rollmaterial ebenso wie die erwartete Ertragsentwicklung systematisch und standardisiert abgeschätzt. Darauf aufbauend können die Auswirkungen auf die Entwicklung der Höhe der Abgeltungen abgeschätzt werden. Dabei müssten auch Rückfallebenen definiert werden, um flexibel auf Änderungen bei der Ausgabenpolitik zu reagieren. Der Lead beim Marktraumentwicklungsplan liegt bei den Bestellern (Kantone und BAV). Die KTU wünschen sich aber ebenfalls eine aktive Rolle (Planungsauftrag), sodass die Angebote mit dem Know-how sämtlicher Akteure weiterentwickelt werden können. Am Ender der Phase steht ein „Letter of Intent“ mit dem die Besteller ihre Absicht verdeutlichen, das Angebot zu bestellen.
- **Betriebskonzept und Vorbereitung (7 Jahre vor Inbetriebnahme bis zur Inbetriebnahme):** In dieser Phase erhalten die KTU einen Konzeptauftrag für die Erarbeitung der Betriebskonzepte und die Vorbereitung der eigentlichen operativen Leistungserbringung. Dabei wird der definitive Business Case erarbeitet und eine Offerte erstellt. Die Besteller prüfen ihrerseits, ob sie über die notwendigen finanziellen Ressourcen für diese Angebote verfügen. Basierend auf dieser Grundlage erfolgt seitens der Besteller die Zusicherung, dass das Angebot auch bestellt wird. Seitens der KTU erfolgt die Zusicherung, dass das im Business Case enthaltene Angebot tatsächlich erbracht wird bezüglich Menge und Qualität.

Leistungserbringung (12 Jahre nach Inbetriebnahme): Unterteilt in eine Zeitdauer von 3 mal 4 Jahren erfolgt die Leistungserbringung. Der damit verbundene Verkehrsvertrag wird in der über einen Zeitraum von 4 Jahren geltenden Angebots- & Zielvereinbarung festgehalten. Während dieser 4 Jahre würde im Sinne eines Controllings geprüft, ob (noch festzulegende) Finanz-, Angebots-, Nachfrage- und Qualitätskennzahlen eingehalten werden. Die Erneuerung der Angebots- & Zielvereinbarung würde an Bedingungen geknüpft, insbesondere die

Einhaltung von anhand von Kennzahlen gemessenen Outputzielsetzungen. Bei der Erneuerung der Angebots- & Zielvereinbarung würde auch der Verkehrsvertrag für die nächste 4-Jahres-Periode festgeschrieben.

Abbildung 6-3: Integraler Bestellprozess Bahn-RPV in 3. Etappen



Quelle: SBB, BLS, STI, VöV (2013), RPV – Sicht öV-Branche. PowerPoint Präsentation zum Brainstorming RPV.

Die **Rückmeldungen** zum obigen Vorschlag waren insgesamt kritisch:

- Es wird befürchtet, dass die zusätzlichen Verträge („Letter of Intent“ etc.) zu einer Verkomplizierung des Verfahrens führen. Bereits frühzeitig muss über Strategien und Konzepte entschieden werden, über die noch grosse Unsicherheiten bestünden.
- Aus Sicht der Besteller bewegt sich das vorgeschlagene System nahe am deutschen System. Im Unterschied zum deutschen System sind darin aber keine Wettbewerbselemente enthalten und ist bei der Festlegung der Betriebskonzepte eine enge Zusammenarbeit zwischen den Akteuren vorgesehen. Von Seiten der Besteller wird in dem Zusammenhang grundsätzlich festgehalten, dass bei den Bestellern im bestehenden Bestellverfahren Unsicherheit darüber herrsche, ob die Offerte nahe am Marktpreis sind (deshalb brauche es auch das Kennzahlensystem). Die Besteller geben vor diesem Hintergrund zu bedenken, dass bei einer Einführung eines grösseren unternehmerischen Spielraums für die KTU, wie es der obige Vorschlag vorsieht, immer auch geprüft werden müsste, wie ein solcher grösserer Spielraum mit Wettbewerbsinstrumenten kombiniert werden könnte. Dies gelte insbesondere dann, wenn sich der Besteller längerfristig binde.

- Langfristige Verbindlichkeiten stehen im Spannungsfeld zur Budgethoheit der Parlamente. Diese legen die Budgets i.d.R. jährlich definitiv fest. Über Verpflichtungskredite könnte die Verbindlichkeit mindestens auf Bundesebene beispielsweise auf 4 Jahre erhöht werden. Es ist fraglich, ob dies auch bei allen Kantonen möglich ist. Grundsätzlich erachtet man längere Vertragslaufzeiten bei den Fachspezialisten des BAV als prüfenswert. Allerdings müssten in dem Fall die KTU auch bereit sein, gewisse Risiken zu tragen. Längerfristige Verträge sind somit für die KTU auch mit Risiken behaftet.

Insgesamt kann aber trotz der kritischen Rückmeldungen folgendes Fazit gezogen werden:

- Der Vorschlag enthält vielversprechende Elemente. Insbesondere überzeugt, dass nicht erst im Jahr der Bestellung der Angebote über die Kosten nachgedacht wird, sondern die Infrastruktur und die Angebotsplanung in einzelnen Markträumen gemeinsam und koordiniert erfolgt.
- Herausforderungen bestehen allerdings bei der Schaffung von zusätzlicher Verbindlichkeit, weil die Budgethoheit der Parlamente nicht übergangen werden kann. Zudem ist zu prüfen, welche Vor- und Nachteile die Einführung von Wettbewerbselementen im Kontext des obigen Vorschlags hätte. Dies betrifft insbesondere die Frage nach dem Entscheid, welches Unternehmen den Zuschlag für die Erarbeitung der Konzepte sowie für die Leistungserbringung erhalten soll.

6.3.2 Bestellverfahren für Liniennetze anstelle von Bestellverfahren für Linien

Die Meinungen darüber, ob das Bestellverfahren sich auf einzelne Linien beschränken soll oder auch für regionale Liniennetze angewandt werden könnte, gehen auseinander:

- Einige KTU erhoffen sich, dass durch einen solchen Wechsel der Aufwand für das Verfahren reduziert werden könnte. Diese Ansicht ist aber umstritten und wird nicht von allen KTU geteilt. Unklar ist insbesondere, ob eine Offerte über ein gesamtes Liniennetz trotzdem auf der Kalkulation der einzelnen Linien aufbauen müsste.
- Zudem könnte die Bestellung von regionalen Liniennetzen auch gravierende Nachteile haben: So könnte in einer Offerte für ein Liniennetz auch Mängel versteckt werden, die bei Offerten für einzelne Linien offensichtlich werden. Wenn beispielsweise eine Linie den für die Bestellung erforderlichen Kostendeckungsgrad nicht erfüllt, fällt dies bei einer Betrachtung des gesamten Liniennetzes möglicherweise nicht auf.
- Darüber hinaus stellt sich bei einer Bestellung von Liniennetzen die Frage nach der Abgrenzung zwischen den Kantonen. Regionale Liniennetze überschreiten i.d.R. Kantonsgrenzen. Die heutigen Mechanismen für die Finanzierung von kantonsübergreifenden Linien basieren alle auf der Stufe Linie. Die Verteilschlüssel müssten überarbeitet werden, wenn die Bestellung und Finanzierung nicht mehr über die Linie erfolgt.

6.3.3 Ausschreibungen auch im regionalen Schienenpersonenverkehr

Das Ausschreibungsverfahren für Buslinien wurde per 1. Juli 2013 gesetzlich verankert. Eine Ausschreibung ist grundsätzlich dann vorgesehen wenn:

- im Busbereich ein neues Verkehrsangebot des RPV eingeführt werden soll und dafür eine Konzession erteilt werden muss
- die Konzession einer bestehenden Linie erneuert werden muss und der Kanton in seiner Planung eine Ausschreibung vorgesehen hat.
- während der Konzessionsdauer eine KTU, die ihr verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt, ihre aus Gesetz oder Konzession auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt, oder eine Ziel- oder Vergabevereinbarung nicht einhält.

Im regionalen Schienenpersonenverkehr bleiben Ausschreibungen fakultativ. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob auch Leistungen im regionalen Schienenpersonenverkehr ausgeschrieben werden sollen oder nicht. Heute unterstehen die Leistungen des RPV dem Subventionsrecht. Es stellt sich die Frage, ob das Bestellverfahren nicht eher den Charakter eines Leistungseinkaufs hat. In diesem Fall würde das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen gelten, welches Ausschreibungen bereits ab einem Auftragsvolumen von 230'000 CHF vorsieht.⁶⁷

Neben dieser grundsätzlichen Frage zur Einordnung des Bestellverfahrens sind Ausschreibungen mit Vor- und Nachteilen verbunden. Der Nutzen von Ausschreibungen liegt primär bei einem besseren Preis-Leistungsverhältnis. Dass diese Erwartung grundsätzlich erfüllt werden kann, zeigen u.a. auch die Erfahrungen im Kanton Bern.

Dennoch gibt es gegenüber Ausschreibungen im Schienenpersonenverkehr Vorbehalte. Für die SBB sprechen folgende Punkte gegen Ausschreibungen:

- Aufgrund der guten Produktivität und des hohen Anteils der Fixkosten sind die Preissenkungsspielräume gering. Es ist fraglich, ob die Wettbewerbsdividende die durch die Ausschreibungen zusätzlich verursachten Transaktionskosten decken könnte.
- Der offene Wettbewerb würde die Branchenzusammenarbeit gefährden und somit grundlegende Errungenschaften des schweizerischen öV (z.B. Direktverkehr) und die gute Zusammenarbeit zwischen den KTU in Frage stellen.
- Das ÖV-System mit seinen bewährten Elementen (Tarifhoheit, integrierte Bahn und Taktsystem) müsste aus Sicht der KTU bei einer Ausschreibungspflicht grundlegend angepasst werden.

Zudem haben die Erfahrungen im Kanton Bern auch gezeigt, dass die Hürden für ausländische Anbieter hoch sind. Da im Schweizer Markt nur wenige grosse, von den SBB unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen existieren (auf Normalspur z.B. BLS, SOB und TPF), stellt sich auch aus dieser Sicht die Frage, ob tatsächlich ein wirksamer Wettbewerb etabliert werden könnte, der zu entsprechenden Preissenkungen führen würde. Es ist davon auszugehen, dass eine allfällige Entscheidung für verstärkte Ausschreibungen mit einer weiteren Liberalisierung des Schweizer Eisenbahnverkehrsmarktes einhergehen muss.

⁶⁷ Vgl. Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 172.056.1), Artikel 6.

6.4 Schlussfolgerungen zur Weiterentwicklung des Bestellverfahrens

Die Ergebnisse des Workshops zeigen, dass die bei einer Weiterentwicklung des Bestellverfahrens zu berücksichtigenden Zielsetzungen grundsätzlich klar sind. Es besteht zwischen den verschiedenen Akteuren auch ein recht guter Konsens darüber, welchen dieser Zielsetzungen das grösste Gewicht beizumessen ist.

Die beiden vorangehenden Abschnitte enthalten eine erste Diskussion möglicher Optimierungsansätze für das Bestellverfahren im RPV. Auftragsgemäss werden die einzelnen Ansätze aber noch nicht bewertet. Vielmehr dient die vorliegende Auslegeordnung als Input in den 2014 anstehenden Prozess zur Weiterentwicklung des Bestellverfahrens im RPV. Die nachfolgende Abbildung 6-4 ist in diesem Sinne zu verstehen. Sie fasst die verschiedenen Optimierungsansätze zusammen und ordnet sie den einzelnen Zielsetzungen zu. Die Darstellung liest sich wie folgt:

- + bedeutet, dass die Wirkung aus Sicht der Akteure vermutlich positiv ist
- - bedeutet, dass die Wirkung aus Sicht der Akteure vermutlich negativ ist
- ? bedeutet, dass die Wirkung umstritten ist oder von der konkreten Ausgestaltung des Optimierungsansatzes abhängt.
- Ein leeres Feld bedeutet, dass der Optimierungsansatz die Zielsetzung nicht tangiert.

Die Abbildung 6-4 zeigt Folgendes:

- **Ansätze zur Reduktion des Aufwandes** des Bestellverfahrens:
 - Die Vermeidung von unnötigem Aufwand hat positive Auswirkungen auf sämtliche betroffene Zielbereiche. Eine Reduktion des Aufwandes kann insbesondere dank der frühzeitigen und verbindlichen Bekanntgabe von Vorgaben an die KTU erreicht werden. Im Rahmen der Vermeidung von unnötigem Aufwand kann die Rollenteilung zwischen den Bestellern geschärft werden. Zudem ist es denkbar, dass die Effizienz der KTU erhöht wird, weil sie bezüglich der administrativen Tätigkeiten entlastet werden.
 - Der Verzicht auf das Kennzahlensystem sowie auf zusätzliche Anforderungen der Kantone führt zwar auch dazu, dass der Aufwand sinkt. Ein solcher Verzicht steht jedoch im Zielkonflikt mit der Transparenz. Diese ist aus Sicht der Besteller notwendig, um sicherzustellen, dass die Abgeltungen nahe am Marktpreis für die Leistungen liegen. Ein Verzicht auf die Kennzahlen oder zusätzliche Anforderungen der Kantone käme daher nur infrage, wenn die Leistungen über Ausschreibungen vergeben würden.
 - Die Auswirkungen einer Rückkehr zum 1-jährigen Bestellverfahren sind umstritten. Die Einen erhoffen sich von der Rückkehr zum 1-jährigen Bestellverfahren eine Reduktion des Aufwandes. Die Anderen gehen davon aus, dass der Aufwand durch eine Verlängerung der Bestellperiode sinkt. Grundsätzlich unbestritten ist, dass sich durch eine Verlängerung der Bestellperiode die Verbindlichkeit erhöhen kann. Allerdings erachten dies nicht alle Akteure als positiv.
- **Einhaltung der Termine** im Bestellverfahren im RPV:
 - Das Problem der Nichteinhaltung der Termine könnte durch eine Anpassung des Zeitplans gelöst oder zumindest entschärft werden. Zu prüfen ist eine Verschiebung des

Offerttermins nach hinten sowie die frühzeitigere Festlegung der Kantonsquote (was eine bessere Mittelfristplanung voraussetzt). Dadurch liesse sich auch der Aufwand für das Bestellverfahren reduzieren. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass der Finanzierungsbedarf besser gesteuert werden kann, wenn sämtliche Informationen bei allen Akteuren rechtzeitig vorliegen.

- **Sicherstellung der Finanzmittel und verlässliche Finanzplanung sowie verbindliche Definition des Angebotes:**

- Die Einführung von Standards für die Angebotsdimensionierung (für das Angebot im Schienenverkehr respektive die Überarbeitung der Standards im Busverkehr) würde sich positiv auswirken auf die Steuerbarkeit des Finanzierungsbedarfs durch die Besteller sowie die Klärung der Rolle des Bundes und der Kantone. Die Einführung von konkreten Standards hätte gleichzeitig auch positive Auswirkungen auf die Transparenz und würde langfristig eine grössere Verbindlichkeit schaffen. Allerdings ist zu beachten, dass die Standards einfach sein müssen. Ausserdem könnte der Nachweis der Erfüllung der Standards den Aufwand für das Bestellverfahren im RPV erhöhen.
- Die Einführung eines Verpflichtungskredits würde die zur Verfügung stehenden Finanzmittel rechtlich bindender festlegen. Dadurch könnte die finanzielle Verbindlichkeit erhöht werden und gegebenenfalls auch eine bessere Steuerbarkeit des Finanzierungsbedarfs von Bund- und Kantonen erreicht werden. Allerdings ist zu beachten, dass auch bei einem Verpflichtungskredit das Parlament die jährlich verfügbaren Mittel im Rahmen des Budgetbeschlusses kürzen kann. Deshalb ist für die bundesseitige Finanzierung des RPV die Schaffung eines (durch das Parlament zu bewilligenden) Rahmenkredits zu prüfen. Das BAV könnte dann auf dieser Grundlage zumindest mit den grossen KTU mehrjährige Bestellvereinbarungen abschliessen.

- **Anpassungen der Festlegung von Kantonsquote und Berechnung der Kantonsbeteiligung:**

- Die Berücksichtigung der Mittelfristpläne bei der Festlegung der Kantonsquote hätte positive Auswirkungen auf die Steuerung des Finanzierungsbedarfs durch die Besteller und würde die Transparenz erhöhen.
- Würde auf der Basis von Mittelfristplänen die definitive Festlegung der Kantonsquote vor der Offertstellung erfolgen, könnte eine frühzeitigere Verbindlichkeit geschaffen werden. Darüber hinaus würde auch die Transparenz erhöht, weil zu einem früheren Zeitpunkt klar ist, wie viel Geld für die Finanzierung des RPV zur Verfügung steht. Dies würde auch den Aufwand für das Bestellverfahren reduzieren, weil die Gefahr wegfällt, dass Angebote offeriert werden, die gar nicht finanziert werden können.
- Die Änderung der Berechnung der Kantonsbeteiligung, die bei Annahme der FABI-Vorlage notwendig wird, hat keinen Einfluss auf die Zielsetzungen.

- **Eigenfinanzierung der KTU gewährleisten:**

Es ist unklar, ob das wirtschaftliche Verhalten der KTU durch die Ermöglichung einer Eigenfinanzierung tatsächlich gestärkt werden kann. Aus Sicht der Besteller hängt dies insbesondere von der zukünftigen Ausgestaltung des Bestellverfahrens ab:

-
- Wenn im Bestellverfahren der Status quo beibehalten wird, ist die Frage einer stärkeren Eigenfinanzierung der KTU von untergeordneter Relevanz und hat kaum Einfluss auf das wirtschaftliche Verhalten der KTU.
 - Wenn die KTU dagegen bereit wären, mehr Risiken zu übernehmen (z.B. bei einer Verlängerung der Bestelldauer), müsste im Gegenzug die Berücksichtigung einer Risikoprämie und/oder von Anpassungsmechanismen bei der Abgeltungshöhe geprüft werden.

Abbildung 6-4: Zusammenfassung der Optimierungsansätze

	1.	2.		3.		
	Finanzierung des RPV	Akteure und ihre Rollen		Ablauf des Bestellverfahrens		
	a. Steuerung des Finanzierungsbedarfs von Bund und Kantonen für den RPV	a. Klärung der Rolle des Bundes und der Kantone im Rahmen des Bestellverfahrens	b. Förderung des wirtschaftlichen Verhaltens der KTU (mehr Effizienz und mehr unternehmerische Freiheit für die KTU)	a. Erhöhung der Transparenz	b. Schaffung von frühzeitiger Verbindlichkeit	c. Reduktion des Aufwandes für das Bestellverfahren im RPV
7.2.1 Aufwand für das Bestellverfahren reduzieren						
Vermeidung von unnötigem Aufwand		+	+			+
Verzicht auf Kennzahlen	-			-		+
Verzicht auf zusätzliche Anforderungen der Kantone	-			-		+
Rückkehr zum 1-jährigen Bestellverfahren					+	?
7.2.2 Einhaltung der Termine im Bestellverfahren						
Sanktionsmöglichkeiten zur Einhaltung der Termine	+					+
7.2.3 Sicherstellung der Finanzmittel und verlässliche Finanzplanung sowie verbindliche Definition des Angebotes						
Einführung von (nachfrageseitigen) Standards im Schienenverkehr	+	+		+	+	?
Einführung eines Verpflichtungskredits für die Ausgaben im RPV	+				+	
Tarifierhöhungen	+		+			
7.2.4 Anpassungen in der Berechnung von Kantonsquote und Kantonsbeteiligung						
Berücksichtigung der Mittelfristpläne der KTU bei der Festlegung der Kantonsquote	+			+	+	
Gleichzeitigkeit von Offertstellung und def. Festlegung der Kantonsquote erreichen				+	+	+
<i>Berechnung der Kantonsbeteiligung im Rahmen von FABI anpassen</i>						
7.2.5 Eigenfinanzierung der KTU gewährleisten			+			
7.2.6 Transparenz und Effizienz steigern						
Finanzierung und Steuerung über Outputgrößen				-		+
7.3 Ansätze zu einer grundlegenden Neugestaltung der Verfahren im RPV						
7.3.1 Integraler Bestellprozess Bahn RPV in 3 Etappen	+	+	+	+ / -	+	+ / -
7.3.2 Bestellverfahren für Liniennetze anstelle von Linien			?	-		+ / -
7.3.3 Ausschreibungen forcieren	?		+	+ / -		+ / -

- **Steigerung von Transparenz und Effizienz:**
 - Eine Finanzierung und Steuerung des RPV über Outputgrößen erachten die KTU als prüfenswert, würde aber aus Sicht der Besteller zu einer Abnahme der Transparenz im RPV führen, weil nicht mehr genügend Kostendaten vorliegen würden.
 - Im Rahmen des bestehenden Bestellverfahrens könnte möglicherweise mit einem Mittelweg ohne grossen Verlust von Transparenz eine Reduktion des Aufwandes für die KTU realisiert werden. Zu prüfen wäre beispielsweise, während einer mehrjährigen Bestellperiode die jährliche Vertragserneuerung nur noch von der Einhaltung von Qualitätskennzahlen abhängig zu machen. Der jährliche Abgeltungsbetrag würde dann standardisiert und unter Berücksichtigung vorgängig vereinbarter Anpassungsmechanismen (z.B. Dieselpreisentwicklung) bestimmt.
- **Ansätze zu einer grundlegenden Neugestaltung der Verfahren im RPV:**
 - Der von den KTU vorgeschlagene integrale Bestellprozess in 3 Etappen ist eine interessante Diskussionsgrundlage für eine grundlegende Anpassung des Bestellverfahrens. Der Vorschlag kann insbesondere zur Klärung der Rollen sowie zur Erhöhung der Verbindlichkeit beitragen. Es bestehen aber unterschiedliche Auffassungen über die Auswirkungen auf die anderen Zielsetzungen. Insbesondere fehlt aus Sicht der Besteller das Wettbewerbselement und es ist unklar, ob die zusätzlich notwendige Verbindlichkeit nicht zu einem zusätzlichen Aufwand führt. Der Aufwand könnte insbesondere entstehen, wenn verschiedene Prozesse gestartet werden müssen, ohne dass Klarheit bezüglich des tatsächlichen Angebots besteht.
 - Die Auffassungen gehen auseinander, welche Zielsetzungen mit einem Wechsel des Bestellverfahrens von Linien zu Liniennetzen erreicht werden können. So ist insbesondere unklar, ob die Angebote besser gesteuert werden können, die Transparenz erhöht und der Aufwand reduziert werden kann. Es stellt sich die Frage, ob die KTU bei der Kalkulation der Offerten nicht so oder so von der einzelnen Linie ausgehen müssen. Zudem stellt sich für die Besteller die Frage, ob Linien, welche die Minimalstandards (beispielsweise bezüglich Kostendeckungsgrad) nicht erfüllen, tatsächlich erkannt werden, wenn das Bestellverfahren auf Stufe Liniennetze erfolgen würde.
 - Theoretisch ist klar, dass Ausschreibungen das wirtschaftliche Verhalten der KTU fördern würden und zu tieferen Abgeltungen im RPV führen könnten. Die KTU schätzen das Einsparpotenzial aufgrund der bereits hohen Produktivität aber als gering ein. Zudem ist von keiner Akteurebene im Schienenverkehr eine spürbare Bereitschaft für einen grundlegenden Verfahrenswechsel in Richtung Ausschreibungen festzustellen. Insbesondere zeigt die Befragung, dass aus Sicht der Kantone der Aufwand für die Durchführung von Ausschreibungs- und Vergabeprozessen als hoch eingeschätzt wird. Ebenso ist fraglich, ob mit Ausschreibung der Finanzierungsbedarf besser gesteuert werden kann.

7 Synthese und Empfehlungen

Mit der vorliegenden Evaluation werden zwei Zielsetzungen verfolgt:

- Analyse des Ist-Zustands des Bestellverfahrens im RPV: Der Ist-Zustand wurde mit einer Auswertung der Kennzahlen des BAV (Kapitel 4) und mit einer ausführlichen Befragung der KTU, der Kantone und der Fachexperten des Bundes (Kapitel 5) erhoben und anschliessend an einer Sitzung mit der Begleitgruppe konsolidiert. Im Fokus stehen dabei insbesondere auch die Veränderungen, die seit der Evaluation im Jahr 2004/2005 eingetreten sind.
- Es sollen mögliche Verbesserungen des Bestellverfahrens im RPV im Sinne einer Ausleerung hergeleitet werden, dies als Grundlage für die vorgesehenen Vertiefungsarbeiten im Jahr 2014. Optimierungsansätze für eine Weiterentwicklung des Bestellverfahrens ergaben sich aus der Befragung der verschiedenen Akteure und wurden an einem halbtägigen Workshop mit der Begleitgruppe ausführlich besprochen (vgl. Kapitel 6).

7.1 Ergebnisse der Evaluation hinsichtlich der Evaluationsfragen

Nachfolgend werden die gewonnenen Erkenntnisse zusammengefasst. Die Ergebnisse werden nach den vom Auftraggeber eingangs gestellten Evaluationsfragen gegliedert.

Welche Rolle nehmen die Akteure Kantone, Bund und KTU heute ein? Gibt es Unklarheiten oder Konflikte zwischen den Akteuren?

Die Analyse zeigt, dass die Akteure die gesetzlich vorgesehene Rolle einnehmen:

- Das BAV ist massgeblich für das Setzen der Rahmenbedingungen, die Koordination von übergeordneten Themen sowie die Lösung von Konflikten zuständig.
- Die Kantone sind insbesondere für die Ausgestaltung des RPV im Rahmen der vom Bund festgelegten Rahmenbedingungen verantwortlich (Subsidiaritätsprinzip).
- Die KTU sind die Leistungserbringer im RPV. Ihre Aufgabe im Rahmen des Bestellverfahrens im RPV ist die Ausarbeitung und fristgerechte Einreichung der Offerten sowie die effiziente Erbringung der Leistungen im RPV.

Doppelspurigkeiten zwischen den Aufgaben der Akteure gibt es insbesondere bei der Prüfung der Offerten. Hier unterstützt das BAV die Kantone mittels des Kennzahlenvergleichs bei der Prüfung, führt aber gleichzeitig auch eigenständig Prüfungen durch, wenn die Offerten unbegründet und erheblich von den Kennzahlen anderer Unternehmen abweichen.

Gemeinsame Aufgaben von Bund und Kantonen betreffen insbesondere die Bewilligung von Investitionen⁶⁸ und Eigenkapitalverzinsung⁶⁹, die Koordination von Fahrplanverfahren und

⁶⁸ Vgl. Art. 19 Abs. 1 ARPV

Bestellverfahren⁷⁰ sowie der Abschluss der Angebotsvereinbarung⁷¹ und von Zielvereinbarungen⁷²

Bund, Kantone und KTU wurden im Rahmen der vorliegenden Evaluation befragt, wie sie die Aufgabenteilung beurteilen. Dabei wurde differenziert zwischen der Finanzierung des Angebot einerseits und der Festlegung des Angebotes andererseits. Das Ergebnis der Befragung ist Folgendes:

- Für die überwiegende Mehrheit der befragten Akteure ist die Aufgabenteilung bezüglich Finanzierung des RPV klar. Die Mehrheit der befragten Akteure ist zudem der Meinung, dass sich diese Aufgabenteilung bewährt hat.
- Aus Sicht der Akteure bestehen dagegen bei der Festlegung des Angebotes grössere Unklarheiten. Die Mehrheit von Kantonen und KTU sind aber immer noch der Meinung, dass sich die Aufgabenteilung bei der Festlegung des Angebotes bewährt hat. Folgende Rückmeldungen sind besonders beachtenswert:
 - Das Mitspracherecht des Bundes bei der Festlegung des Angebotes ist aus Sicht der Fachspezialisten des BAV zu tief, was dazu führt, dass bei den Kantonen die Tendenz besteht, auf der Bundesseite mehr Finanzmittel einzuplanen, als der Bund tatsächlich zur Verfügung stellen kann. Zudem reichen die Vorgaben gemäss ARPV nicht aus, um das von den Kantonen bestellte Angebot zu aus Sicht des Bundes gezielt zu steuern.
 - Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV sollten die Kantone und der Bund bei der Infrastrukturplanung und der Rollmaterialbeschaffung verbindlichere Zusagen bezüglich der Angebotsplanung machen können.
 - Die Kantone sehen Probleme bei der finanziellen Verbindlichkeit: So wird aus Sicht der Kantone die maximale Höhe der Mitfinanzierung durch den Bund häufig zu spät bekannt gegeben. Zudem können die kurzfristigen Sparübungen des Bundes im Widerspruch zu bereits beschlossenen Angebotsausbauten stehen. Auch auf Kantonsseite kann die finanzielle Verbindlichkeit nicht ausreichend gewährleistet werden, wenn die Angebotsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen, bevor das (kantonale) Budget verabschiedet wurde.

⁶⁹ Vgl. Art. 15 Abs. 1 ARPV

⁷⁰ Vgl. Art. 11 Abs. 3 ARPV

⁷¹ Vgl. Art. 21 Abs. 1 ARPV

⁷² Vgl. Art. 24 Abs. 1 ARPV

Wie haben sich die Rollen von Kantonen, Bund und KTU seit der letzten Evaluation im Bestellverfahren des RPV unter Berücksichtigung der in diesem Zeitraum geänderten Rahmenbedingungen entwickelt?

Die nachfolgende Abbildung zeigt die seit der letzten Evaluation im Jahr 2005 vorgenommenen Änderungen der Rahmenbedingungen sowie ihre Auswirkungen auf das Bestellverfahren im RPV:

Abbildung 7-1: Änderungen im Bestellverfahren im RPV und deren Auswirkungen

Änderungen	Auswirkungen
Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) auf den 1.1.2008	<ul style="list-style-type: none"> – Finanzierung des RPV bleibt eine Verbundaufgabe – Finanzierungsanteil des Bundes an den Abgeltungen des PRV wird von 69% auf 50% reduziert – Anpassung der Berechnung der Kantonsbeteiligung: Die Finanzkraft der Kantone wird nicht mehr berücksichtigt.
Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) im Jahr 2009	<ul style="list-style-type: none"> – Klarere Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und KTU – zweijähriges Bestellverfahren – Trennung der Besteller- von der Eignerrolle – Erhöhung der unternehmerischen Freiheit der KTU (Gewinnverwendung unter bestimmten Rahmenbedingungen) – Gleichstellung von KTU und SBB bezüglich Rollmaterialfinanzierung (nur Bahnen) sowie Steuerbefreiung (alle KTU)

Die obenstehenden Änderungen der Rahmenbedingungen haben nicht dazu geführt, dass sich die Rollen der Akteure grundlegend verändert hätten. Dies wird auch durch die Befragung bestätigt. Die Mehrheit der Akteure gibt an, dass sich ihr Handlungsspielraum seit 2005 nicht verändert hat.

Wie haben sich die Bestellverfahren in den Kantonen entwickelt?

Aus der Befragung lassen sich zum Ablauf der Bestellverfahren in den Kantonen folgende Aussagen machen:

- Die Kantone haben die Federführung bei Angebotsplanung. Sie schätzen die sich dadurch eröffnenden Gestaltungsspielräume und versuchen diese wahrzunehmen.
- Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen funktioniert grundsätzlich gut. Sie ist allerdings nicht frei von Konflikten. Diese sind in der Regel auf die unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten und daraus abgeleitete unterschiedliche Angebotsvorstellungen zu-

rückzuführen. Solche Konflikte können i.d.R. aber zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst werden.

- Das Bestellverfahren wurde in den verschiedenen Kantonen professionalisiert. Dazu wurden in vielen Kantonen zusätzliche personelle Ressourcen bereitgestellt. Ebenfalls wurde das Bestellverfahren von einzelnen Kantonen weiterentwickelt. Diese Kantone verlangen – zusätzlich zu den vom Bund vorgegebenen einzureichenden Unterlagen – noch weitere Unterlagen von den KTU.

Wie wirkten sich die Rahmenbedingungen wie Finanzkraft der Kantone, Sparmassnahmen oder innerkantonale Strukturen auf das Bestellverfahren aus? Durch welche Aktivitäten prägten die Kantone die Landschaft des RPV?

Die folgenden Rahmenbedingungen prägen das öV-Angebot in den Kantonen:

- **Finanzkraft:** Seit Einführung NFA wird die Finanzkraft bei der Festlegung der Kantonsbeteiligung nicht mehr berücksichtigt. Gleichzeitig ist der Finanzierungsanteil des Bundes von durchschnittlich 69% auf 50% reduziert worden. Trotz der Abnahme des Bundesanteils an der Kantonsquote sind zwischen 2007 und 2012 die Abgeltungen an den RPV ausser im Kanton Obwalden in sämtlichen Kantonen mehr oder weniger stark gestiegen. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass 12 von 26 Kantonen regelmässig zusätzliche Angebote ohne Bundesbeteiligung alleine finanzieren (Überschreitung der Kantonsquote). Die Ergebnisse der Befragung zeigen darüber hinaus, dass die Mehrheit der Fachspezialisten des BAV und der Kantone der Meinung sind, dass für die Finanzierung des gewünschten öV-Angebots im RPV zuwenig finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.
- **Interkantonale Strukturen:**
 - Das in den Kantonen bestellte öV-Angebot ist ein Spiegel der Raumentwicklung. In Kantonen in denen die wesentlichen Siedlungsräume mit der Eisenbahn erschlossen sind, wird das öV-Angebot mehrheitlich auf der Schiene erbracht, in anderen Kantonen sind Buslinien dominant. Der Einfluss der strukturellen Rahmenbedingungen zeigt sich beispielsweise beim Kanton Graubünden. Die tiefe Bevölkerungsdichte sowie das umfassende Schienennetz der Rhätischen Bahn führen dazu, dass im Vergleich zum Schweizer Mittelwert für den RPV ein mehr als doppelt so grosses Angebot an Platzkilometern pro Einwohner zur Verfügung steht.
 - Die Eigentumsverhältnisse bei den Transportunternehmen sind unterschiedlich. Rein oder mehrheitlich private KTU sind eher selten. Der Bund ist bei 45% der antwortenden KTU (Mit-)Eigentümer. Die Kantone sind bei 66% und die Gemeinden bei 74% der antwortenden KTU (Mit-)Eigentümer. Es ist davon auszugehen, dass diese Eigentumsverhältnisse die Bestellpraxis bei den Kantonen mitbeeinflussen, beispielsweise beim Entscheid, ob eine Linie oder ein Liniennetz ausgeschrieben werden soll. Die Befragung zeigt, dass die Kantone die Möglichkeit die KTU über die Eigentumsverhältnisse zu beeinflussen als neutral wahrnehmen, während ein Grossteil der KTU den Einfluss der öffentlichen Hand als positiv wertet.

- Als Eigentümer von Transportunternehmen sowie als Planer und Besteller des Angebotes prägen die Kantone den RPV unbestrittenermassen. Im Ergebnis hat sich das öV-Angebot pro Einwohner in den meisten Kantonen seit 2005 erhöht.

Wie hat sich die Landschaft der Transportunternehmen in den letzten Jahren verändert?

Die Landschaft der KTU hat sich seit der letzten Evaluation im Jahr 2005 weiter konsolidiert. Es kam vereinzelt zu Fusionen. Zu nennen ist beispielsweise die Fusion zwischen Zentralbahn und SBB Brünig sowie die Fusionen von Ostschweizer Busunternehmen zur Bus Ostschweiz. Per Saldo hat sich die KTU-Landschaft aber nicht wesentlich verändert.

Aus der Befragung sind insbesondere folgende Ergebnisse von Interesse:

- Der unternehmerische Spielraum hat sich aus Sicht der KTU höchstens in Teilen erhöht. 50% der KTU sind der Meinung, dass er sich überhaupt nicht erhöht hat. Diese Ansicht vertreten auch die Fachspezialisten des Bundes. Demgegenüber sind die Kantone zu 69% der Meinung, dass sich der unternehmerische Spielraum markant erhöht hat.
- Sowohl KTU als auch Kantone sind grossmehrheitlich der Meinung, dass das unternehmerische Handeln an Gewicht gewonnen hat. Dies reflektiert den zunehmenden Kostendruck im RPV.
- 53% der KTU sind der Ansicht, dass sie zuwenig Handlungsspielraum haben, um einen angemessenen Gewinn zu erwirtschaften, beispielsweise um ihre Investitionen zu refinanzieren. Diese Einschätzung wird von den Fachspezialisten des Bundes geteilt.

Welche Anreize bestehen im Bestellverfahren für den Bund, die Kantone und die Transportunternehmen? Tragen die gesetzten Anreize zu einer möglichst effizienten und effektiven Mittelverwendung im RPV bei?

Die einzelnen Akteure setzen für das Bestellverfahren folgende Anreize zu einer effizienten und effektiven Mittelverwendung im RPV:

- Bund:
 - Die vom Bund festgelegten Kantonsquoten setzen die finanziellen Rahmenbedingungen. Da die Kantone i.d.R. Ausgaben, die über die Kantonsquote hinausgehen alleine tragen müssen, setzen sie einen Anreiz zur Beschränkung der Bestellmenge sowie zur kosteneffizienten Erbringung der Leistungen durch die KTU. Die Befragung zeigt, dass aus Sicht von Bund und Kantonen der Spardruck und die Mittelverknappung neben der Erhöhung der Transparenz am meisten zu den Effizienzsteigerungen beigetragen haben.
 - Der Umfang des bestellten Angebotes wird neben den zur Verfügung stehenden Mitteln auch durch die Abgeltungsvoraussetzungen gemäss Art. 6 und 7 ARPV beschränkt. Aus Sicht des Bundes reichen diese Abgeltungsvoraussetzungen aber nicht

aus. Insbesondere fehlen konkrete Maximalstandards, die es erlauben würden, das gemeinsam bestellte Angebot im RPV auf einen bestimmten Standard zu beschränken. Dies ist insbesondere bei Bahnen der Fall.

- Bund und Kantone:
 - Mit dem Bestellverfahren und den Vorgaben bezüglich der Offerten kann die Transparenz im RPV erhöht werden. Dies ermöglicht im Rahmen der Offertprüfung den Vergleich der Offerten anhand von Kennzahlen. Aus Sicht von Bund und Kantonen ist die grössere Transparenz ein Hauptauslöser für die Effizienzsteigerungen im Bestellverfahren. Diese Einschätzung wird von den KTU grundsätzlich geteilt, wenn auch mit einer wesentlich tieferen Zustimmung zu dieser Aussage als bei Bund und Kantonen.
- Kantone:
 - Den Kantonen würde als wichtiger Anreiz zur Steigerung der Effizienz auch das Instrument der Ausschreibungen zur Verfügung stehen. Im Schienenverkehr wurden bisher noch keine Ausschreibungen durchgeführt. Im Busverkehr werden nur vereinzelt Ausschreibungen durchgeführt. Die Gründe dafür sind der hohe erwartete Aufwand für Ausschreibungen und Befürchtungen, dass sich das Verfahren verzögert (z.B. wegen Rechtsstreitigkeiten). Weiter hegen die Kantone eher tiefe Erwartungen hinsichtlich der potenziell mit Ausschreibungen erzielbaren Effizienzsteigerungen.
 - Welche Rolle die Eigentumsverhältnisse bei den KTU und eine generelle Aversion gegenüber grundlegenden Veränderungen bei der relativ kritischen Beurteilung des Effizienzsteigerungspotenzials von Ausschreibungen durch die Kantone spielen, kann von aussen nicht beurteilt werden.

Insgesamt gelangen Bund und Kantone zur Einschätzung, dass ein effizientes und effektives Angebot im RPV zur Verfügung steht. Dies lässt grundsätzlich den Rückschluss zu, dass die gesetzten Anreize wirken. Mit Blick auf zukünftige Effizienzverbesserungen gelangen Bund und Kantone zu folgender Ansicht:

- Aus Sicht der Fachspezialisten des BAV ist das bestehende Instrumentarium ausreichend, um im Busverkehr weitere Effizienzsteigerungen zu realisieren. Für den Schienenverkehr wird das zur Verfügung stehende Instrumentarium als weniger gut beurteilt.
- Die Kantone sind bezüglich der Eignung des Instrumentariums skeptischer als der Bund, teilen aber die generelle Auffassung, dass das bestehende Instrumentarium für den Busverkehr besser geeignet ist.

Welche Teile des Bestellverfahrens haben sich aus Sicht der beteiligten Parteien effektiv bewährt und welche nicht? Aus welchen Gründen haben sie sich bewährt resp. nicht bewährt?

Für die Analyse wurde das Bestellverfahren in folgende Teile geteilt:

- Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton)
- Vorgaben zum Angebot, Komfort, Ausstattung
- Formelle Anforderungen an den Offertinhalt
- Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU
- Festlegung der Abgeltungen/Angebotsvereinbarungen
- Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens

Aus Sicht von Bund und Kantonen haben sich die Prüfung der Offerten sowie die Verhandlungen mit den KTU am besten bewährt. Nicht bewährt hat sich aus Sicht von Bund und Kantonen dagegen die Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens. Die KTU sind wesentlich skeptischer. Die höchste Zustimmung erreichen die Offerteingaben der KTU. Am tiefsten wird ebenfalls die Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens beurteilt (vgl. Abbildung 7-2).

Abbildung 7-2: Bewährung des Bestellverfahrens im RPV hinsichtlich verschiedener Teilaspekte

Teilaspekt des Bestellverfahrens	Bund			Kantone			KTU		
	++	+	-	++	+	-	++	+	-
Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton)	40%	40%	20%	54%	35%	11%	39%	33%	28%
Vorgaben zum Angebot, Komfort, Ausstattung	20%	40%	40%	62%	27%	11%	43%	36%	21%
Formelle Anforderungen an den Offertinhalt / Umfang und Zeitpunkt der Offerteinreichung	100%	0%	0%	64%	28%	8%	40%	26%	34%
Offerteingaben der KTU			-	73%	23%	4%	66%	29%	5%
Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU	100%	0%	0%	73%	27%	0%	48%	34%	18%
Festlegung der Abgeltungen/Angebotsvereinbarungen	100%	0%	0%	62%	7%	31%	58%	27%	15%
Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens	0%	0%	100%	12%	27%	61%	24%	34%	42%

++ Hat sich aus Sicht der Akteure in (sehr) grossem Ausmass bewährt

+ Hat sich aus Sicht der Akteure teilweise bewährt;

- Hat sich aus Sicht der Akteure eher nicht bewährt;

Die Gründe für diese Einschätzungen sind unterschiedlicher Natur:

- **Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton):** Zwischen 40% (Bund, KTU) und gut 50% (Kantone) der Befragten sind der Meinung, dass sich die finanziellen Vorgaben bewährt haben. Ein weiteres Drittel der Befragten teilt diese Einschätzung zumindest teilweise. Die teilweise kritischen Stimmen, dürften verschiedene Gründe haben:
 - Bund: Die finanziellen Vorgaben werden nicht von allen Kantonen eingehalten.
 - KTU und Kantone: Die Planungssicherheit bezüglich der finanziellen Vorgaben ist zu verbessern.
- **Vorgaben zum Angebot, Komfort und Ausstattung:** Beim Bund dürfte die tiefe Zustimmung darauf zurückzuführen sein, dass die Vorgaben nicht ausreichen, um das Angebot wirksam zu steuern, sodass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel ausreichen. Die Kantone und KTU stimmen den Vorgaben dagegen grossmehrheitlich zu.
- **Formelle Anforderungen an den Offertinhalt sowie die Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU** erhalten aus Sicht der KTU eine etwas weniger gute Beurteilung als aus Sicht von Bund und Kantonen. Dies dürfte daran liegen, dass aus Sicht der KTU der Aufwand für das Bestellverfahren aufgrund der Anforderungen bei der Offertstellung und der langwierigen Verhandlungen sehr hoch ist.
- **Festlegung der Abgeltungen/Angebotsvereinbarungen:** Das Vorgehen beim Abschluss der Angebotsvereinbarungen hat sich bewährt. Alle Akteure beurteilen das Verfahren grossmehrheitlich vollständig oder zumindest teilweise positiv.
- **Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens:** Dieser Aspekt des Bestellverfahrens wird mit Abstand am schlechtesten beurteilt. Die Gründe liegen in der durchwegs fehlenden Termintreue beim Abschluss der Angebotsvereinbarungen (was aber wiederum auf verschiedene Gründe zurückzuführen ist).

Welchen Einfluss kann das BAV auf die Bestellmenge und -qualität im RPV nehmen?

Der Einfluss des BAV auf die Bestellmenge und –qualität im RPV ist beschränkt auf:

- Die Vorgaben zum Umfang und zur Qualität des mitfinanzierten Angebot (gemäss ARPV)
- Die Festlegung der Kantonsquote durch den Bund limitiert die Finanzmittel, die für das gemeinsam bestellte Angebot zur Verfügung stehen und damit auch die Bestellmenge.

Die Befragung hat gezeigt, dass aus Sicht des BAV diesbezüglich Verbesserungsmöglichkeiten bestehen. So ist bisher zu wenig genau definiert worden, welches Standardangebot vom BAV mitfinanziert wird und welche Angebotsbestandteile darüber hinausgehen und deshalb vom Bund in Zukunft nicht mitfinanziert werden. Hierzu wären detailliertere Maximalangebotskriterien oder Standards in einer angepassten ARPV notwendig.

Hat sich der Einfluss des BAV auf die Bestellmenge und –qualität im RPV durch den NFA oder andere Ursachen verändert? Falls ja, mit welchen Auswirkungen?

Der Einfluss hat sich nicht verändert. Mit dem NFA blieb der RPV eine Verbundaufgabe. Einzig der Finanzierungsanteil des Bundes wurde reduziert.

Wie sind die Infrastrukturplanung und die Angebotsplanung im RPV aufeinander abgestimmt? Besteht dabei Zielkonvergenz oder ein Zielkonflikt?

Die Ansichten über die Abstimmung zwischen der Infrastrukturplanung und der Angebotsplanung gehen auseinander. Die Fachspezialisten des BAV sind der Meinung, dass sowohl bei Bahn- als auch bei Buslinien die Koordination von Angebots- und Infrastrukturplanung durch die Kantone noch verbessert werden kann. Zwar würden die Kosten für den langfristigen Unterhalt bei der Infrastrukturplanung durchaus berücksichtigt. Häufig würden dagegen die Kosten für das zukünftige auf dieser Infrastruktur betriebene Angebot zu wenig in die Analyse einbezogen.

Dem widersprechen die Kantone und die KTU: Die Kantone sind in grossem Ausmass davon überzeugt, dass sie die Angebots- und Infrastrukturplanung gut aufeinander abstimmen. Und auch die KTU beurteilen die Koordination der Angebots- und Infrastrukturplanung in ihrem Unternehmen mehrheitlich als sehr gut.

Unabhängig von den obigen unterschiedlichen Einschätzungen wird die Abstimmung von Infrastrukturplanung und Angebotsplanung auch in Zukunft eine grosse Herausforderung darstellen. Dies ist insbesondere auf den „time-lag“ zwischen den beiden Planungsprozessen zurückzuführen. Die Infrastrukturplanung findet zeitlich häufig weit vor der Planung des tatsächlichen Angebotes statt. Zu diesem Zeitpunkt kann zwar der Infrastrukturausbau vom BAV bewilligt werden. Dabei kann sich das BAV aber nicht schon verpflichten, zusätzliche öV-Angebote mitzufinanzieren. Hingegen wäre es sicher erstrebenswert, dass bei den technischen Prüfungen von neuem Rollmaterial durch das BAV auch die Finanzierbarkeit solcher neuer Rollmaterialbeschaffungen geprüft wird.

Tut das BAV das Nötige und Richtige, im richtigen Mass, um das Ziel eines effizienten und effektiven Service Public bereitzustellen? Gibt es Herausforderungen?

Die Befragung hat gezeigt, dass sowohl Bund, Kantone als auch die KTU mehrheitlich überzeugt sind, dass in der Schweiz ein effektives Angebot im RPV zur Verfügung steht. Ebenfalls ist die Mehrheit der Akteure der Auffassung, dass das bereitgestellte Angebot effizient ist. Aufgrund dieser Einschätzungen lässt sich schlussfolgern, dass die Besteller im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbedingungen das Nötige und Richtige tun, um das Ziel eines effizienten und effektiven Service Public im RPV zu erreichen. Dies bestätigt auch die positive Beurteilung der Wahrnehmung der Aufgaben durch das BAV aus Sicht der Kantone.

Dennoch zeigen die Ergebnisse der Befragung, dass es noch Herausforderungen im Bestellverfahren gibt. Diese bestehen insbesondere in folgenden Bereichen:

- Der Aufwand für das Bestellverfahren ist aus Sicht der KTU zu hoch und hat seit der letzten Evaluation im Jahr 2005 aus verschiedenen Gründen weiter zugenommen.
- Die Transparenz und die Effizienz der KTU haben sich zwar seit der letzten Evaluation erhöht. Aus Sicht der Besteller besteht allerdings hinsichtlich beider Kriterien weiterhin ein Verbesserungspotenzial.
- Für das von den Kantonen gewünschte öV-Angebot stehen zu wenig finanzielle Mittel zur Verfügung. Die Gründe dafür sind unterschiedlich:
 - Es fehlt eine langfristige und verbindliche Finanzplanung, die frühzeitig die Abstimmung zwischen den verfügbaren finanziellen Mittel und den gewünschten Angeboten ermöglicht. Die Kantone argumentieren, dass neben dieser mangelnden Budgetplanung auch der notwendige politische Wille fehlen würde, um die entsprechenden finanziellen Mittel bereitzustellen.
 - Aus Sicht des Bundes sind die finanziellen Mittel nicht zu gering. Vielmehr würden insbesondere im schienengebundenen RPV konkrete Standards fehlen, die für einen Angebotsausbau erfüllt sein müssen.
- Die Angebotsvereinbarungen können mehrheitlich nicht pünktlich abgeschlossen werden, was sich zwar nicht negativ auf die Erbringung der Leistungen im RPV auswirkt, aber dennoch zu unnötigen Unsicherheiten und Mehraufwand im Verfahrensablauf führt.
- Die Kantonsquote des neuen Jahres besteht im Prinzip aus der Kantonsquote des Vorjahres zusätzlich der Teuerung. Sie orientiert sich damit zu wenig stark an den tatsächlich notwendigen Finanzmitteln.
- Die Festlegung der Kantonsbeteiligung muss bei Annahme der FABI-Vorlage voraussichtlich überarbeitet werden. Wenn die Privatbahninfrastruktur nicht mehr von den Kantonen finanziert wird, verliert der Faktor Privatbahnlänge pro Einwohner, der für die Berechnung der Kantonsbeteiligung angewendet wird, die Berechtigung.

Können die erkannten Herausforderungen innerhalb des bestehenden Systems gelöst werden – „Evolution“ des Systems? Oder liegen die Probleme am System selber?

Nicht alle Herausforderungen betreffen die gleichen Teile des Bestellverfahrens. Zudem erfordert die Überwindung der Herausforderungen unterschiedlich weitreichende Massnahmen. Die Beantwortung der Frage erfolgt daher differenziert nach den Herausforderungen aus dem vorhergehenden Abschnitt.

Transparenz und Effizienz sowie Aufwand für das Bestellverfahren:

Die EGB-Revision führte im RPV zu einer Abkehr von der Ausschüttung von Finanzmitteln ohne klar umschriebene Leistungen. Anstelle eines Geflechts aus verschiedenen Finanzströmen trat eine Abgeltung für eine klar definierte Leistung. Dieser Paradigmawechsel führte dazu, dass sich die Rolle von Bund und Kantonen veränderte. Bund und Kantone wurden zu Bestellern von konkreten öV-Angeboten. Der Wettbewerb unter den Anbietern von öV-Angeboten ist allerdings nie richtig in Schwung gekommen. Die KTU sind weiterhin grossmehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand und die meisten Kantone führen keine Ausschreibungen durch. Die KTU konkurrieren sich daher kaum. Dieser Status quo hat sich sowohl bei den Bestellern als auch bei den KTU gut etabliert. Er entspricht auch dem politischen Konsens. Eine Forcierung der Ausschreibungen hatte in der politischen Diskussion bisher keinen hohen Stellenwert. Dies hat unter anderem auch die politische Diskussion zu den einzelnen Teilschritten der Bahnreform gezeigt.

Dennoch müssen die Besteller sicherstellen, dass die bezahlten Abgeltungen möglichst nahe am Marktpreis liegen. Um die Angebote zu vergleichen, verwenden die Besteller ein ausgereiftes Kennzahlensystem und setzen auf ausgiebige Verhandlungen mit den KTU. Damit kann der Informationsasymmetrie zwischen Bestellern und KTU ziemlich erfolgreich begegnet werden. Es ergeben sich aber Herausforderungen bezüglich des Aufwands für das Bestellverfahren und offene Fragen betreffend Transparenz und Effizienz im RPV. Um diesen systembedingten Herausforderungen zu begegnen, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten mit unterschiedlicher Wirksamkeit:

- Durch einen Verzicht auf unnötigen Aufwand im Rahmen des Bestellverfahrens sowie einer Überarbeitung des Kennzahlensystems kann versucht werden sowohl den Anforderungen bezüglich des Aufwands von Seiten der KTU als auch den Anforderungen an die Transparenz der Besteller gerecht zu werden. Es verbleibt aber die Unsicherheit, wie gut die von den KTU offerierten Leistungen mit dem „Marktpreis“ übereinstimmen.
- Mittels dem Abschluss von Zielvereinbarungen oder durch mehr Wettbewerb mittels Ausschreibungen von Linien oder Liniennetzen kann versucht werden, sicherzustellen, dass die Leistungen mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis angeboten werden. Um einen funktionierenden Wettbewerb zu schaffen, braucht es aber mehr als nur eine Verpflichtung für Ausschreibungen. Noch sind die SBB ein integrierter Eisenbahnkonzern und noch existieren nur wenige grössere von den SBB unabhängige Schienenverkehrsunternehmen in der Schweiz (auf der Normalspur z.B. BLS, SOB und TPF). Damit Ausschreibungen im RPV funktionieren, müsste die Liberalisierung des Schweizer Eisenbahnver-

kehrsmarktes weiter vorangetrieben werden. Und auch dann ist aus heutiger Sicht unklar, ob im schienengebundenen RPV ein effektiver Wettbewerb entstehen würde. Im Busverkehr existiert zwar eine grössere Zahl Unternehmen. Wettbewerb kommt aber auch hier nur selten auf, beispielsweise weil sich die Unternehmen vorwiegend im Besitz der Kantone und Gemeinden befinden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Besteller den Transportauftrag im Zweifelsfall an das Unternehmen vergeben, an dem sie auch eine Mehrheitsbeteiligung halten.

Angebotsdefinition und fehlende Finanzmittel

Bund und Kantone teilen sich die Kosten für die Finanzierung des RPV. Das gemeinsam finanzierte Angebot ist in der ARPV (Art. 6 und 7) definiert. Parallel dazu gibt es die finanziellen Vorgaben gemäss Art. 14 ARPV. Es können unterschiedliche Gründe für fehlende Finanzmittel verantwortlich sein:

- Die Angebotskriterien gemäss Art. 6 und 7 ARPV sind zu wenig streng, um überdimensionierte Angebote resp. Angebotsausbauten zu verhindern.
- Die von der Politik zur Verfügung gestellten Mittel für die Finanzierung des RPV sind zu gering, um das von den Kantonen in Übereinstimmung mit den Art. 6 und 7 ARPV festgelegte Angebot zu finanzieren.

In Anbetracht dessen, dass die Leistungen im RPV in den letzten Jahren stark ausgebaut wurden und die zur Verfügung stehenden Finanzmittel knapp sind, stand im Rahmen der Diskussion der Optimierungsansätze eher die Einführung von strengeren Standards bezüglich der Dimensionierung der Angebote im Vordergrund. Dabei steht insbesondere der Schienenverkehr im Fokus: Neben den Vorgaben zur minimalen Wirtschaftlichkeit und der Pflicht zur regelmässigen Prüfung von Alternativen bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 30% gibt es keine weiteren Richtlinien zur Dimensionierung des Angebotes im Schienenverkehr. Hier besteht Nachholbedarf bezüglich nachfrageorientierter Angebotsstandards. Die Festlegung solcher Standards wird im Spannungsfeld zwischen finanzpolitischer Realität und Akzeptanz erfolgen müssen. Für eine hohe Akzeptanz dürfte zentral sein, dass die Standards zwar den Ausbau von Angeboten stärker beschränken können, aber nicht bestehende Angebote unmittelbar gefährden. Gleichzeitig müssen die Kriterien dennoch so streng sein, dass zukünftige Finanzierungslücken weniger häufig auftreten.

Sicherstellung der Finanzmittel und verlässliche Finanzplanung

Um die Verlässlichkeit der Finanzplanung und die Sicherheit der Verfügbarkeit der Finanzmittel zu erhöhen, wurden durch die Begleitgruppe folgende weiter zu vertiefende Optimierungsansätze diskutiert:

- Einführung der Verpflichtungskredite anstelle des Zahlungsrahmens: Mit dieser Massnahme kann die Verbindlichkeit der Finanzplanung etwas erhöht werden. Allerdings ist der Verpflichtungskredit keine Ausgabenbewilligung. Das jährlich zur Verfügung stehende Budget wird jährlich vom Parlament bewilligt. Insofern können auch Verpflichtungskredite nicht vor kurzfristigen Sparmassnahmen schützen.

- Damit der Zahlungsrahmen (oder eben der Verpflichtungskredit) für die nächsten 4 Jahre festgelegt werden kann, ist mindestens für diesen Zeitraum eine aussagekräftige Finanzplanung notwendig. Diese Finanzplanung sollte auf einer provisorischen Angebotsplanung für die entsprechende Linie respektive das entsprechende Liniennetz aufbauen. Dazu wären entsprechende Mittelfristplanungen durch die Kantone und die KTU erforderlich. Diese sollten sowohl die Veränderungen im Angebot als auch mögliche Veränderungen beim Aufwand (z.B. Entwicklung der Personal- und Energiekosten) und den Einnahmen (Tarifanpassungen) berücksichtigen.
- Diskutiert werden muss zusätzlich, ob auch bereits längerfristig im Rahmen der Infrastrukturplanung die erwarteten Kosten für die RPV-Angebote aufgezeigt werden könnten. Hier stellt sich allerdings die Frage nach der Verhältnismässigkeit des Aufwandes. Viel mehr als eine relative grobe Schätzung dürfte aufgrund der Unsicherheiten nicht realistisch sein.

Pünktlicher Abschluss der Angebotsvereinbarungen

Die Einhaltung der Termine im Rahmen des Bestellverfahrens ist nicht zuletzt eine Frage der Disziplin und des Projektmanagements bei den einzelnen Akteurebenen. Prüfwert ist eine Anpassung des Zeitplans zur Entschärfung der Problematik. In Frage kommen eine Verschiebung des Offerterminals nach hinten sowie die frühzeitigere Festlegung der Kantonsquote (was eine bessere Mittelfristplanung voraussetzt). Gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass auch in Zukunft die definitiven Angebotsvereinbarungen erst abgeschlossen werden können, wenn das Parlament das Budget für das kommende Jahr genehmigt hat. Insofern bleibt der Handlungsspielraum auf Verwaltungsstufe eingeschränkt.

Kantonsquote und Berechnung der Kantonsbeteiligung

Am System der Kantonsquoten und der Kantonsbeteiligungen sind keine grundsätzlichen Anpassungen notwendig:

- Die Festlegung der Kantonsquote sollte grundsätzlich basierend auf den entsprechenden Mittelfristplanungen der KTU erfolgen (vgl. vorhergehender Abschnitt zur Sicherstellung der Finanzmittel). Dazu muss die Verlässlichkeit der Mittelfristplanungen aber erhöht werden.
- Die Berechnung der Kantonsbeteiligung muss – sofern die FABI-Vorlage angenommen wird – angepasst werden. Mit dem Wechsel der Zuständigkeiten der Privatbahninfrastruktur von den Kantonen zum Bund, fehlt die Grundlage für die Berücksichtigung des Faktors Privatbahnlänge pro Einwohner bei der Bemessung der Kantonsbeteiligung.

7.2 Fazit

Mit der vorliegenden Evaluation wird das Bestellverfahren im RPV zum zweiten Mal nach 2005 umfassend untersucht. Im Zentrum der Evaluation stehen die Analyse der Kennzahlen des BAV zum RPV und insbesondere die Umfrage bei allen KTU, allen Kantonen und den Fachexperten des Bundes. Dank einer sehr guten Rücklaufquote der Fragebogen konnten zu den einzelnen Evaluationsfragen gesicherte Erkenntnisse gewonnen werden. Diese zeigen, dass das heutige Bestellverfahren im RPV viele Qualitäten aufweist aber auch in verschiedener Hinsicht noch weiter optimiert werden könnte.

Die diskutierten Optimierungsansätze betreffen grossmehrheitlich die Weiterentwicklung des bestehenden Bestellverfahrens. Diese müssen nun in einem nächsten Schritt konkretisiert und vertieft auf ihre Vor- und Nachteile untersucht werden. Dabei sollten alle beteiligten Akteure einbezogen werden.

8 Anhang A: Fragebogen für die schriftliche Befragung

8.1 Fragebogen Kantone

Evaluation des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr (RPV) Fragebogen für Kantone

Einleitende Bemerkungen:

- Gegenstand dieser Evaluation ist das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV) für das Fahrplanjahr 2013 (9. Dezember 2012 bis 14. Dezember 2013). Einzelne Fragen betreffen auch den Zeitraum zwischen 2005 und dem Fahrplanjahr 2013.
- Alle Fragen beziehen sich **auf Ihren Kanton resp. die abgeltungsberechtigten konzessionierten Transportunternehmen (KTU) auf dem Gebiet Ihres Kantons**, nicht auf die Gesamtschweiz.
- Alle Angaben werden **streng vertraulich** behandelt, und die Ergebnisse werden nur in anonymisierter Form publiziert.
- Bitte jeweils zutreffendes Feld ankreuzen () oder das gelbe Textfeld entsprechend ausfüllen. Auf einem Beiblatt am Ende des Fragebogens können Sie weitere Kommentare und Bemerkungen zum Bestellverfahren im RPV anbringen.
- **Wir empfehlen Ihnen, die elektronische Version des Fragebogens auszufüllen. Diese können Sie unter www.ecoplan2.ch/rpv herunterladen.** Mit der Tabulatortaste können Sie zwischen den einzelnen Feldern wechseln. Mit der linken Maustaste können Sie einzelne Felder direkt anwählen und Felder ankreuzen (). Falls Sie die Papierversion des Fragebogens ausfüllen, bitten wir Sie, die Felder auf dem Fragebogen anzukreuzen und für die offenen Fragen, das vorbereitete Antwortblatt zu benutzen.
- Bei Fragen zögern Sie nicht, uns anzurufen. Wir stehen Ihnen sehr gerne zur Verfügung und schätzen es sehr, dass Sie an dieser Befragung teilnehmen.
- Senden Sie bitte den Fragebogen unter Verwendung der untenstehenden Rücksendeadressen zurück an Ecoplan bis:

19. August 2013 – Herzlichen Dank!

Adresse für Rücksendung:

Elektronische Version:	marcel.buffat@ecoplan.ch
Papierversion:	Ecoplan AG, Marcel Buffat, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Kontaktperson Ecoplan:	Marcel Buffat, Tel. 041 / 872 10 61, marcel.buffat@ecoplan.ch

Angaben zum Kanton und zur Kontaktperson

Kanton: <input type="text"/>	
Kontaktperson: – Name <input type="text"/>	
– Funktion <input type="text"/>	
– Telefon-Nr. <input type="text"/>	
– Email-Adresse <input type="text"/>	

Vorbemerkung zum Fragebogen

Bei der Mehrheit der Fragen handelt es sich um Multiple Choice Fragen. Hier können Sie die für Sie zutreffend Antwort ankreuzen.

In der untenstehenden Tabelle sehen Sie die Skalen, die bei den Multiple Choice Fragen zur Anwendung gelangen:

Skala	„1“	„2“	„3“	„4“	„5“
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	„überhaupt nicht“	„eher nicht“	„teilweise“	„in eher grossem Ausmass“	„in sehr grossem Ausmass“
Überhaupt nicht zu streng <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu streng	„überhaupt nicht zu streng“	„eher nicht zu streng“	„gerade richtig“	„eher zu streng“	„viel zu streng“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Völlig ausreichend	„viel zu gering“	„zu gering“	„teilweise ausreichend“	„mehrheitlich ausreichend“	„völlig ausreichend“
Viel kleiner <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel grösser	„viel kleiner“	„kleiner“	„unverändert“	„grösser“	„viel grösser“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu stark	„viel zu gering“	„zu gering“	„gerade richtig“	„zu stark“	„viel zu stark“
negativ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 positiv	„negativ“	„eher negativ“	„neutral“	„eher positiv“	„positiv“

Anmerkung: In den Skalen im Fragebogen wird auf die Nennung der Zahlen (1, 2, 3, 4 und 5) innerhalb der Skalen verzichtet.

1 Bestellverfahren im Allgemeinen

Nr.	Frage	Antwort						
1.1	Steht in Ihrem Kanton im regionalen Personenverkehr (RPV) ein effektives Angebot zur Verfügung? <i>(Effektiv ist ein Angebot, wenn es sich an der Nachfrage orientiert und die Grunderschliessung sicherstellt.)</i>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.2	Falls teilweise, eher oder überhaupt nicht bei Frage 1.1: Wieso nicht?							
a	– Die Kriterien gemäss Art. 6 und 7 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sind für ein effektives Angebot	Überhaupt nicht zu streng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Viel zu streng
b	– Die maximal verfügbaren Mittel des Bundes und der Kantone (Kantonsquote) sind für die Bereitstellung eines effektiven Angebotes gemäss Art. 6 und 7 ARPV...	Viel zu gering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Völlig ausreichend
c	– Die von den Kantonen für die Finanzierung des RPV zusätzlich zur Verfügung gestellten Finanzmittel sind:	Viel zu gering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Völlig ausreichend
1.3	Steht in Ihrem Kanton im RPV ein effizientes Angebot zur Verfügung? <i>(Effizient ist ein Angebot, wenn pro Abgeltungsfranken eine möglichst hohe Anzahl Platzkilometer produziert wird.)</i>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.4	Hat sich das Bestellverfahren im RPV insgesamt bewährt?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.5	Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Bestellverfahren bewährt hinsichtlich der folgenden Teilaspekte?							
a	– Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Vorgaben zum Angebot, Komfort, Ausstattung, etc.	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– (Formelle) Anforderungen an den Offertinhalt (Umfang) und Zeitpunkt der Offerteinreichung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Offerteingaben der KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Festlegung der Abgeltung / Angebotsvereinbarung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

1.6	Wie hat sich der zeitliche Aufwand für das Bestellverfahren seit 2005 verändert. Ist er insgesamt grösser oder kleiner geworden?	Viel kleiner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Viel grösser
1.7	Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für die Veränderung des Aufwandes für das Bestellverfahren? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							
1.8	Um wie viel Prozent hat sich der Personalbestand in der kantonalen Verwaltung wegen des Bestellverfahrens und der Mitwirkung bei der Angebotsentwicklung im Vergleich von heute zu 2005 ungefähr verändert?		<input type="checkbox"/>					
			<input type="checkbox"/>	Unverändert				
			<input type="checkbox"/>	Reduktion um ca. <input type="text"/>			Stellenprocente	
			<input type="checkbox"/>	Erhöhung um ca. <input type="text"/>			Stellenprocente	
1.9	Wird die Umsetzung des zweijährigen Bestellverfahrens zu einer Entlastung (Verminderung des Aufwands) führen?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.10	Wie viele Prozent der Angebotsvereinbarungen konnten rechtzeitig und rechtsgültig vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 abgeschlossen werden?		<input type="text"/>	%				
1.11	Bei wie viel Prozent der betreffenden Vertragspartner wird der Abschluss erfahrungsgemäss mehr als ein halbes Jahr verzögert?		<input type="text"/>	%				
1.12	Falls nicht alle Vereinbarungen rechtzeitig abgeschlossen werden konnten: Wo liegen die Ursachen dieser Verzögerungen?							
a	– Von den konzessionierten Transportunternehmen (KTU) zu spät und/oder ungenügend eingereichte Offerten	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Langwierige Verhandlungen zwischen den Bestellern und den KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Geringe Arbeitskapazität beim Kanton	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Langwieriges Zustimmungsverfahren durch die Regierung und/oder das Kantonsparlament	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Schwierige Abstimmung mit Bund	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Schwierige Abstimmung mit Nachbarkantonen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.13	Konnte der Anteil der nicht rechtzeitig abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen seit 2005 verringert werden?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

1.14	Steht der Ihnen durch das Bestellverfahren verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen (z.B. geringere Kosten bei gleichem Angebot)?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
------	--	-----------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

2 Zusammenarbeit mit den konzessionierten Transportunternehmen

Nr.	Frage	Antwort
2.1	Hat Ihr Kanton Zielvereinbarungen mit den KTU abgeschlossen, um mittel- oder langfristige finanzielle und qualitative Ziele zu vereinbaren?	<input type="checkbox"/> Ja, grundsätzlich <input type="checkbox"/> In gewissen Fällen <input type="checkbox"/> Nein
2.2	Falls Ihr Kanton nur in gewissen Fällen Zielvereinbarungen abschliesst: In welchen Fällen resp. unter welchen Voraussetzungen kommt es zu einer Zielvereinbarung? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.3	Falls Ihr Kanton nie Zielvereinbarungen abschliesst: Wieso werden keine Zielvereinbarungen abgeschlossen? <i>(Mehrere Antworten sind möglich)</i>	<input type="checkbox"/> Transportunternehmen arbeiten auch ohne Zielvereinbarungen effizient <input type="checkbox"/> Es stehen zu wenig personelle Ressourcen für die Verhandlung der Zielvereinbarung zur Verfügung <input type="checkbox"/> Die KTU könnten zwar effizienter arbeiten, allerdings ist die Zielvereinbarung kein geeignetes Mittel um einen Anreiz zur effizienteren Mittelverwendung im RPV zu setzen
2.4	Wurde im Rahmen der Zielvereinbarung mit den KTU ein Bonus-Malus-System vereinbart?	<input type="checkbox"/> Ja, grundsätzlich <input type="checkbox"/> In gewissen Fällen <input type="checkbox"/> Noch nicht, aber Einführung in den nächsten 3 Jahren geplant <input type="checkbox"/> Nein und Einführung auch nicht in den nächsten 3 Jahren geplant
2.5	Führt Ihr Kanton Ausschreibungen durch?	<input type="checkbox"/> Ja, grundsätzlich <input type="checkbox"/> In gewissen Fällen <input type="checkbox"/> Nein
2.6	Falls Ihr Kanton nur in gewissen Fällen Leistungen im regionalen Personenverkehr ausschreibt: In welchen Fällen resp. unter welchen Voraussetzungen kommt es zur Ausschreibung? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	

2.8	Falls Sie die Frage 2.5 nicht mit Nein beantwortet haben: Wie viele Ausschreibungen von Buslinien wurden in Ihrem Kanton seit 2005 vorgenommen?		<input type="text"/> Anzahl Ausschreibungen					
	Davon kantonsübergreifend:		<input type="text"/> Anzahl Ausschreibungen					
2.9	Bisher wurden in vielen Kantonen relativ wenige Ausschreibungen durchgeführt. Wie stark sind folgende Gründe in Ihrem Kanton hierfür verantwortlich?							
a	– Unklare Regelung im Bundesrecht (vor Umsetzung Bahnreform 2.2)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Geringes Potenzial für Effizienzsteigerung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Hoher Aufwand für den Kanton	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Hohes Risiko von Problemen und Verzögerungen, z.B. durch Rechtsstreitigkeiten	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Weitere: <input type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

3 Zusammenarbeit mit dem Bund

Nr.	Frage	Antwort						
3.1	Ist die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und Ihrem Kanton klar?							
	– Bezüglich Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
3.2	Hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und Ihrem Kanton bewährt?							
	– Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
3.3	– Bezüglich der Finanzierung des RPV							
	– Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
3.3	In welchen Bereichen hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und Ihrem Kanton <u>besonders</u> bewährt? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							
3.4	In welchen Bereichen hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und Ihrem Kanton <u>nicht</u> bewährt? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							

3.5	Sehen Sie bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Bund (BAV) und Kantonen Verbesserungsmöglichkeiten? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.6	Hat sich der Handlungsspielraum Ihres Kantons in der Ausgestaltung des Bestellverfahrens seit 2005 (durch die Umsetzung des NFA) vergrössert?	Überhaupt nicht	In sehr grossem Ausmass
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3.7	Falls teilweise bis in sehr grossem Ausmass in Frage 3.6: Wie haben Sie den grösseren Handlungsspielraum wahrgenommen? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.8	Inwiefern wird Ihr Handlungsspielraum durch den Bund eingeschränkt? Wo möchten Sie mehr Spielraum für die Gestaltung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.9	Was würde passieren, wenn sich der Bund aus der Aufgabe RPV vollständig zurückziehen würde (Anpassung des Finanzausgleichs vorausgesetzt)? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.10	Gibt es aus Ihrer Sicht Unklarheiten im Bestellverfahren des RPV (Prozessablauf)? (Zählen Sie die wichtigsten auf) <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.11	Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit dem Bund?	Ja	Nein
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3.12	Wenn ja bei Frage 3.11: Inwiefern? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.13	Wenn ja bei Frage 3.11: Können diese Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?	Ja	Nein
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3.14	Wie wird in Ihrem Kanton das Angebot im RPV festgelegt?	<input type="checkbox"/>	Zentral durch eine kantonale Amtsstelle
		<input type="checkbox"/>	Durch regionale Gremien
		<input type="checkbox"/>	Durch den Verkehrsverbund
		<input type="checkbox"/>	Weitere: <input type="text"/>
3.15	Berücksichtigen Sie bei der Festlegung des Angebotes die finanziellen Vorgaben des Bundes? [Art. 14 ARPV]	Überhaupt nicht	In sehr grossem Ausmass
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3.16	Würden Sie weniger Angebote bestellen, wenn sich der Bund finanziell weniger stark beteiligen würde?	Ja	Nein
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
3.17	Inwiefern nimmt der Bund – abgesehen von den finanziellen Vorgaben Einfluss auf das von Ihnen bestellte Angebot? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>		
3.18	Stellt der Bund aus Ihrer Sicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um das von Ihnen bestellte Angebot mitzufinanzieren?	Ja	Nein
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

3.19	<p>Falls nein in Frage 3.18: Wieso stellt der Bund aus Ihrer Sicht zu wenig Finanzmittel zur Verfügung?</p>	<p><input type="checkbox"/> Mangelnder politischer Wille, das Angebot gemäss Art. 7 (Umfang) und 6 (Abteilungsvoraussetzung) ARPV zu finanzieren</p> <p><input type="checkbox"/> Mangelhafte Budgetplanung, sodass zu wenig Mittel zur Finanzierung bereitstehen</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton bestellt bewusst mehr, als der Bund mitzufinanzieren in der Lage ist</p>
3.20	<p>Halten Sie die Berechnung der Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im RPV für sinnvoll?</p> <p>Bitte begründen Sie Ihre Antwort kurz: <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
3.21	<p>Sofern Sie die heutige Berechnung der Kantonsbeteiligung an der Abgeltung für nicht sinnvoll halten, welche Änderungen würden Sie vorschlagen?</p> <p><i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>	
3.22	<p>Schaffen die Informationen des BAV zu den finanziellen Möglichkeiten des Bundes genügend Planungssicherheit?</p> <p>– Langfristig: 5 Jahre und Folgende</p> <p>– Mittelfristig: 3-4 Jahre</p> <p>– Kurzfristig: 1-2 Jahre</p>	<p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p>
3.23	<p>Ziehen Sie das im Jahr 2008 durch das BAV eingeführte Kennzahlensystem für den RPV bei der Beurteilung der Offerten hinzu?</p>	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
3.24	<p>Ist das Kennzahlensystem des BAV für den RPV bei der Beurteilung der Offerten hilfreich?</p>	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
3.25	<p>Wie beurteilen Sie den Detaillierungsgrad des Kennzahlensystems des BAV für den RPV</p>	<p>Viel zu gering <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark</p>
3.26	<p>Verwendet das Kennzahlensystem des BAV für den RPV aus Ihrer Sicht die richtigen Kennzahlen?</p>	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
3.27	<p>Was könnte man am Kennzahlensystem des BAV für den RPV verbessern? Welche zusätzlichen Kennzahlen, Informationen wären für die Prüfung der Offerten und die Verhandlungen mit den KTU für Sie hilfreich?</p> <p><i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>	
3.28	<p>Verwenden Sie eigene Benchmarking-Systeme?</p> <p>– Bus</p> <p>– Bahn</p>	<p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p>
3.29	<p>Wie schätzen Sie das Ausmass der Prüf-Aktivitäten des Bundes beim Bestellverfahren resp. bei Offerten aus Ihrem Kanton ein?</p>	<p>Viel zu gering <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark</p>
3.30	<p>Wie häufig wurden die KTU in Ihrem Kanton vom Bund aufgefordert, die Offerten an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer KTU anzupassen?</p>	<p>Anzahl Offerten im Jahr 2013: <input type="text"/></p>

3.31	In welchem Mass nimmt der Bund seine übergeordneten Aufgaben wahr, hinsichtlich:		
a	– Koordination zwischen Kantonen	Viel zu gering	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark
b	– Tarifaufsicht	Viel zu gering	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark
c	– Information	Viel zu gering	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark
d	– Benchmarking	Viel zu gering	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark
e	– Weitere: <div style="background-color: yellow; height: 15px; width: 200px;"></div>	Viel zu gering	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark

4 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen

Nr.	Frage	Antwort
4.1	Ist die Aufgabenteilung mit Nachbarkantonen bei kantonsübergreifenden Linien klar?	
	– Bezüglich Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
	– Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
4.2	Wie erfolgt die kantonsübergreifende Planung des Angebots? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
4.3	Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit Ihren Nachbarkantonen?	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein
4.4	Wenn ja bei Frage 4.3: Inwiefern? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
4.5	Wenn ja bei Frage 4.3: Können diese Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein

5 Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel

Die Effizienz misst das Verhältnis zwischen Angebot und Abgeltungen. Konkret: Je höher die Anzahl Platzkilometer pro Abgeltungsfranken, desto höher ist die Effizienz der eingesetzten Mittel.

Nr.	Frage	Antwort						
5.1	Arbeiten die KTU in Ihrem Kanton heute effizient?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
5.2	Falls teilweise, eher nicht oder überhaupt nicht in Frage 5.1: Was sind die Gründe für die Ineffizienzen:		<input type="checkbox"/>	Schlechter Fahrplan		<input type="checkbox"/>	Ineffiziente Arbeitsweise des KTU	
			<input type="checkbox"/>	Weitere:		<input type="checkbox"/>		
5.3	Reicht das Ihnen im Rahmen des Bestellverfahrens zur Verfügung stehende Instrumentarium aus, um die Effizienz der konzessionierten Transportunternehmen zu erhöhen?							
a	– Bahn	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
5.4	Wie stark haben die folgenden Auslöser zu einer Effizienzsteigerung beim RPV in Ihrem Kanton beigetragen?							
a	– Effektiv durchgeführte Ausschreibungen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Potenzielle Ausschreibung (d.h. "Drohung" mit Ausschreibungen)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen bei den TU durch die Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Technischer Fortschritt, d.h. Verfügbarkeit besserer Technologien	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Spardruck / Mittelverknappung der öffentlichen Hand	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

5.5	Wie stark sind die folgenden Anpassungen und Massnahmen für allfällige Effizienzverbesserungen verantwortlich?								
a	– Bessere, marktnähere Angebote	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Kostengünstigere Betriebskonzepte (bessere Fahrzeugumläufe, weniger Leerzeiten usw.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Bessere Auslastung durch Nachfragesteigerung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Tarifpolitik	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Andere allgemeine Rationalisierungen z.B. Automatisierung, Abbau Verkaufsstellen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Lohnkostenanpassungen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input style="background-color: yellow;" type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
5.6	Falls sich in Ihrem Kanton die Effizienz des RPV verschlechtert hat: Welche Gründe sind für die verschlechterte Effizienz verantwortlich?								
a	– Teurere Betriebskonzepte (schlechtere Fahrzeugumläufe, mehr Leerzeiten usw.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Schlechtere Auslastung wegen eines Rückgangs der Nachfrage	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Tarifpolitik	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Erneuerung des Rollmaterials / Fahrzeugparks	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Lohnkostenanpassungen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Fehlende Rationalisierungsmöglichkeiten	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input style="background-color: yellow;" type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

6 Koordination zwischen Infrastruktur und Angebotsplanung sowie der Fahrzeugbeschaffung

Nr.	Frage	Antwort
6.1	Werden die Angebots- und die Infrastrukturplanung in Ihrem Kanton koordiniert?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.2	Werden bei der Infrastrukturplanung auch die Folgekosten für die Angebote des RPV berücksichtigt? Insbesondere die Auswirkungen von höheren Trassenpreisen oder neuen Angeboten auf die Wirtschaftlichkeit des RPV?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.3	Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgekosten für die Infrastruktur (Auslastung, Bedarf nach zusätzlichen Infrastrukturausbauten) berücksichtigt?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.4	Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgekosten für die Fahrzeuge (Bedarf nach zusätzlichen Fahrzeugen/Rollmaterial) berücksichtigt?	
a	Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.5	Wird bei kantonsübergreifenden RPV-Bahnlinien die Infrastruktur- und Angebotsplanung mit den Nachbarkantonen koordiniert?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass

7 Transparenz

Transparenz meint, ob und inwiefern die KTU die Besteller klar und differenziert über ihre effektive Kosten und Leistungen informieren.								
Nr.	Frage	Antwort						
7.1	Hat die Transparenz bei der Finanzierung des RPV seit 2005 zugenommen? Machen Sie bitte neben einer generellen auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.							
a	– Generell:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– SBB:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– PostAuto:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– KTU: Schienenverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– KTU: Busverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
7.2	Falls Sie der Meinung sind, dass die Transparenz generell zugenommen hat: Konnten dadurch die öffentlichen Mittel effizienter eingesetzt werden (mehr oder besseres Verkehrsangebot pro Abgeltungsfranken)?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
7.3	Sind die Angaben in den Offerten ausreichend und klar genug, um sie beurteilen zu können? Machen Sie bitte neben einer generellen wiederum auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.							
a	– Generell:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– SBB:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– PostAuto:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– KTU: Schienenverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– KTU: Busverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

7.4	Sind die Angaben in den Offerten nach Ihrer Ansicht korrekt (z.B. Kosten- und Ertragsaufteilung nach Linien)? Machen Sie bitte neben einer generellen wiederum auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.							
a	– Generell:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– SBB:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– PostAuto:	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– KTU: Schienenverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– KTU: Busverkehr	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

8 Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln der KTU

Nr.	Frage	Antwort						
8.1	Hat sich seit 2005 der Spielraum der abgeltungsberechtigten KTU erhöht, unternehmerisch und marktorientiert zu handeln?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
8.2	Haben sich die abgeltungsberechtigten KTU seit 2005 vermehrt unternehmerisch und marktorientiert verhalten?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
8.3	Bei wie vielen abgeltungsberechtigten KTU beeinflusst Ihr Kanton als (Mit-) Eigentümer und/oder Darlehensgeber die Geschäftspolitik massgeblich?	Anzahl:	<input style="background-color: yellow;" type="text"/>					KTU
8.4	Falls Ihr Kanton durch (Mit-) Eigentum und/oder Darlehensvergabe die Geschäftspolitik abgeltungsberechtigter KTU beeinflussen kann: Wie beurteilen Sie dies?	Negativ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Positiv

9 Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV

9.1	<p>Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Stärken des Bestellverfahrens?</p> <p><i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>
9.2	<p>Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Schwächen des bestehenden Bestellverfahrens?</p> <p><i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>
9.3	<p>Welches wären aus Ihrer Sicht die wichtigsten zukünftigen Verbesserungen im Bestellverfahren für den RPV oder im RPV generell, die z.B. in einer weiteren Revision oder in anderen Reformen umzusetzen wären?</p> <p><i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i></p>

10 Datenlage

Nr.	Frage	Antwort	
10.1	<p>Kennen Sie zu den Auswirkungen des Bestellverfahrens und zur Effizienz im RPV laufende oder abgeschlossene, interne oder externe Studien, Evaluationen, Analysen usw.?</p> <p>Wenn ja, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese nennen könnten und - sofern möglich – direkt via E-Mail zustellen würden resp. den Bezugsort nennen könnten. Herzlichen Dank!</p>	Ja <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nein

 **Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!** 

10.1 Fragebogen Konzessionierte Transportunternehmen

Evaluation des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr (RPV) Fragebogen für konzessionierte Transportunternehmen (KTU)

Einleitende Bemerkungen:

- Gegenstand dieser Evaluation ist das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr für das Fahrplanjahr 2013 (9. Dezember 2012 – 14. Dezember 2013). Einzelne Fragen betreffen auch den Zeitraum zwischen 2005 und dem Fahrplanjahr 2013.
- Alle Fragen beziehen sich **auf Ihr Unternehmen**.
- Alle Angaben werden **streng vertraulich** behandelt, und die Ergebnisse werden nur in anonymisierter Form publiziert.
- Bitte jeweils zutreffendes Feld ankreuzen () oder das gelbe Textfeld entsprechend ausfüllen.
- **Wir empfehlen Ihnen, die elektronische Version des Fragebogens auszufüllen. Diese können Sie unter www.ecoplan2.ch/rpv herunterladen.** Mit der Tabulatortaste können Sie zwischen den einzelnen Feldern wechseln. Mit der linken Maustaste können Sie einzelne Felder direkt anwählen und Felder ankreuzen (). Falls Sie die Papierversion des Fragebogens ausfüllen, bitten wir Sie, die Felder auf dem Fragebogen anzukreuzen und für die offenen Fragen, die vorbereiteten Beiblätter zu benutzen.
- Bei Fragen zögern Sie nicht, uns anzurufen. Wir stehen Ihnen sehr gerne zur Verfügung und schätzen es sehr, dass Sie an dieser Befragung teilnehmen.
- Senden Sie bitte den Fragebogen unter Verwendung der untenstehenden Rücksendeadressen zurück an Ecoplan bis:

19. August 2013 – Herzlichen Dank!

Adressen für Rücksendung:

Elektronische Version:	marcel.buffat@ecoplan.ch
Papierversion:	Ecoplan AG, Marcel Buffat, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Kontaktperson Ecoplan:	Marcel Buffat, Tel. 041 / 872 10 61, marcel.buffat@ecoplan.ch

Angaben zum Unternehmen und zur Kontaktperson

Unternehmen <hr/> <hr/>	
Kontaktperson: – Name <hr/> <hr/>	– Funktion <hr/> <hr/>
– Telefon-Nr. <hr/> <hr/>	– Email-Adresse <hr/> <hr/>

Vorbemerkung

Bei der Mehrheit der Fragen handelt es sich um Multiple-Choice-Fragen. Hier können Sie die für Sie zutreffende Antwort ankreuzen.

In der untenstehenden Tabelle sehen Sie die Skalen, die bei den Multiple-Choice-Fragen zur Anwendung gelangen:

Skala	„1“	„2“	„3“	„4“	„5“
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	„überhaupt nicht“	„eher nicht“	„teilweise“	„in eher grossem Ausmass“	„in sehr grossem Ausmass“
Überhaupt nicht zu streng <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu streng	„überhaupt nicht zu streng“	„eher nicht zu streng“	„gerade richtig“	„eher zu streng“	„viel zu streng“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Völlig ausreichend	„viel zu gering“	„zu gering“	„teilweise ausreichend“	„mehrheitlich ausreichend“	„völlig ausreichend“
Viel kleiner <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel grösser	„viel kleiner“	„kleiner“	„unverändert“	„grösser“	„viel grösser“
Viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 Viel zu stark	„viel zu gering“	„zu gering“	„gerade richtig“	„zu stark“	„viel zu stark“
negativ <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 positiv	„negativ“	„eher negativ“	„neutral“	„eher positiv“	„positiv“

Anmerkung: In den Skalen im Fragebogen wird auf die Nennung der Zahlen (1, 2, 3, 4 und 5) innerhalb der Skalen verzichtet.

1 Bestellverfahren im Allgemeinen

Nr.	Frage	Antwort						
1.1	Wie beurteilen Sie die Effektivität des durch Ihre konzessionierte Transportunternehmung (KTU) bereitgestellten Angebots im regionalen Personenverkehr (RPV)? Ist es effektiv? (Effektiv ist ein Angebot, wenn es sich an der Nachfrage orientiert und die Grunderschliessung sicherstellt.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.2	Falls teilweise, eher oder überhaupt nicht bei Frage 1.1: Wieso nicht?							
a	– Die Kriterien gemäss Art. 6 und 7 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sind für ein effektives Angebot ...	Überhaupt nicht zu streng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Viel zu streng
b	– Die maximal verfügbaren Mittel des Bundes und der Kantone (Kantonsquote) sind für die Bereitstellung eines effektiven Angebotes gemäss Art. 6 und 7 ARPV...	Viel zu gering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Völlig ausreichend
c	– Die von den Kantonen für die Finanzierung des RPV zusätzlich zur Verfügung gestellten Finanzmittel sind...	Viel zu gering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Völlig ausreichend
1.3	Wie beurteilen Sie die Effizienz des durch Ihre KTU bereitgestellten Angebots im RPV? Ist es effizient? (Effizient ist ein Angebot, wenn pro Abgeltungsfranken eine möglichst hohe Anzahl Platzkilometer produziert wird.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.4	Hat sich das Bestellverfahren im RPV insgesamt bewährt?)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.5	Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Bestellverfahren bewährt hinsichtlich der folgenden Teilaspekte?							
a	– Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Vorgaben zum Angebot, Komfort, Ausstattung, etc.	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– (Formelle) Anforderungen an den Offertinhalt (Umfang) und Zeitpunkt der Offerteinreichung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Offerteingaben der KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Festlegung der Abgeltung / Angebotsvereinbarung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

g	– Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.6	Wie hat sich der zeitliche Aufwand für das Bestellverfahren seit 2005 verändert. Ist er insgesamt grösser oder kleiner geworden?	Viel kleiner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Viel Grösser
1.7	Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für die Veränderung des Aufwandes für das Bestellverfahren? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							
1.8	Wird die Umsetzung des zweijährigen Bestellverfahrens zu einer Entlastung (Verminderung des Aufwands) führen?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.9	Wie viel Prozent der Angebotsvereinbarungen konnten Sie rechtzeitig und rechtsgültig vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 mit den Bestellern abschliessen? ?					<input type="checkbox"/>	%	
1.10	Bei wie vielen Prozent der betreffenden Vereinbarungen wird der Abschluss erfahrungsgemäss mehr als ein halbes Jahr verzögert?					<input type="checkbox"/>	%	
1.11	Falls nicht alle Vereinbarungen rechtzeitig abgeschlossen werden konnten: Wo vermuten Sie die Ursachen dieser Verzögerungen?							
a	– Von Ihrem KTU zu spät und/oder ungenügend eingereichte Offerten	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Langwierige Verhandlungen zwischen den Bestellern und Ihrem KTU	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Geringe Arbeitskapazität bei den Kantonen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Langwieriges Zustimmungsverfahren durch die Regierung und/oder das Kantonsparlament	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Schwierige Abstimmung mit Bund	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Schwierige Abstimmung zwischen den involvierten Kantonen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input type="checkbox"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
1.12	Steht der Ihnen durch das Bestellverfahren verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen (z.B. geringere Kosten bei gleichem Angebot)?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass

2 Zusammenarbeit mit Bund und Kantonen

Nr.	Frage	Antwort
2.1	Ist die Aufgabenteilung zwischen den Bestellern, Bund (BAV) und den Kantonen klar?	
	– Bezüglich der Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
	– Bezüglich der Festlegung des Angebotes?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
2.2	Hat sich diese Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und den Kantonen bewährt?	
	– Bezüglich Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
	– Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
2.3	Sehen Sie bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Bund (BAV) und Kantonen Verbesserungsmöglichkeiten? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.4	Was würde passieren, wenn sich der Bund aus der Aufgabe RPV vollständig zurückziehen würde? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.5	Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit dem Bund und den Kantonen?	
	– Bund	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	– Kantone	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<i>Falls nein, weiter zu Frage 2.9</i>	
2.6	Wenn ja bei Frage 2.5: Inwiefern kommt es zu Konflikten mit dem Bund? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.7	Wenn ja bei Frage 2.5: Inwiefern kommt es zu Konflikten mit den Kantonen? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.8	Wenn ja bei Frage 2.5: Können diese Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
2.9	Schafft das Bestellverfahren aus Ihrer Sicht genügend Planungssicherheit im Hinblick auf das Tätigen von Investitionen?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
2.10	Wenn nein bei Frage 2.9: Wieso nicht? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
2.11	Wie beurteilen Sie den Detaillierungsgrad des Kennzahlensystems zum RPV?	Viel zu gering <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2.12	Wie schätzen Sie die Prüf-Aktivitäten des Kantons im Rahmen des Bestellverfahrens bei von Ihnen eingereichten Offerten ein?	Viel zu gering <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel zu stark <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

2.13	Wie schätzen Sie die Prüf-Aktivitäten des Bundes im Rahmen des Bestellverfahrens bei von Ihnen eingereichten Offerten ein?	Viel zu gering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Viel zu stark
2.14	Werden Sie bei der Prüfung der Offerten fair behandelt? Führt der Vergleich mit Kennzahlen dazu, dass Sie ein nicht kostendeckendes Angebot machen müssen? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							
2.15	Wie hoch ist der zusätzliche Aufwand, der Ihnen durch das Kennzahlensystem im RPV entsteht?	<i>Geben Sie den Aufwand in Stunden pro Linie an?</i>						Stunden
2.16	Was könnte aus Ihrer Sicht im Kennzahlensystem RPV verbessert werden? (Insbesondere: Welche Kennzahlen müssten aus Ihrer Sicht für eine fundierte Prüfung der Offerten verwendet werden?) <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>							
2.17	Hat der zuständige Kanton/haben die zuständigen Kantone eine Zielvereinbarung mit Ihnen abgeschlossen, um mittel- oder langfristige finanzielle und qualitative Ziele zu vereinbaren?		<input type="checkbox"/>					Ja, für alle Linien
			<input type="checkbox"/>					Ja, für gewisse Linien
			<input type="checkbox"/>					Nein
2.18	Falls ja bei Frage 2.17: Wie hoch ist der zusätzliche Aufwand, der Ihnen durch die Zielvereinbarung entsteht?	<i>Geben Sie den Aufwand in Stunden pro Linie an?</i>						Stunden
2.19	Falls ja bei Frage 2.17: Steht aus Ihrer Sicht der Ihnen durch die Zielvereinbarung verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen (z.B. grössere Planungssicherheit)?	Ja	<input type="checkbox"/>					Nein
2.20	Wurde im Rahmen der Zielvereinbarung mit Ihnen auch ein Bonus-Malus-System vereinbart?		<input type="checkbox"/>					Ja, für alle Linien
			<input type="checkbox"/>					Ja, für gewisse Linien
			<input type="checkbox"/>					Noch nicht, aber Einführung in den nächsten 3 Jahren geplant
			<input type="checkbox"/>					Nein und Einführung auch in den nächsten 3 Jahre nicht geplant
2.21	Falls ja bei Frage 2.20: Wie hoch ist der zusätzliche Aufwand, der Ihnen durch das Bonus-Malus-System entsteht?	<i>Geben Sie den Aufwand in Stunden pro Linie an?</i>						Stunden
2.22	Falls ja bei Frage 2.20: Steht aus Ihrer Sicht der Ihnen durch das Bonus-Malus-System verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen (z.B. Option auf höhere Gewinne)?	Ja	<input type="checkbox"/>					Nein

3 Zusammenarbeit zwischen den Kantonen

Nr.	Frage	Antwort
3.1	Funktioniert aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen?	
	– Bezüglich Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
	– Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
3.2	Falls teilweise, eher nicht oder überhaupt nicht bei Frage 3.1: In welchen Bereichen und wieso funktioniert aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen nicht? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	

4 Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel

Die Effizienz misst das Verhältnis zwischen Angebot und Abgeltungen. Konkret: Je höher die Anzahl Platzkilometer pro Abgeltungsfranken, desto höher ist die Effizienz der eingesetzten Mittel.

Nr.	Frage	Antwort
4.1	Wie haben die folgenden Auslöser bei Ihrer KTU zur Effizienzsteigerung beigetragen?	
a	– Effektiv durchgeführte Ausschreibungen	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Potenzielle Ausschreibung (d.h. "Drohung" mit Ausschreibungen)	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
c	– Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
d	– Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen durch die Einführung der Kosten- / Leistungsrechnung	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
e	– Technischer Fortschritt, d.h. Verfügbarkeit besserer Technologien	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
f	– Spardruck / Mittelverknappung der öffentlichen Hand	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input style="background-color: yellow;" type="text"/>	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass

4.2	Wie stark sind die folgenden Anpassungen und Massnahmen bei Ihrer Unternehmung für eine allfällige Effizienzverbesserung verantwortlich?			
a	– Bessere, marktnähere Angebote	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Kostengünstigere Betriebskonzepte (bessere Fahrzeugumläufe, weniger Leerzeiten usw.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Bessere Auslastung durch Nachfragesteigerung	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Tarifpolitik	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Andere allgemeine Rationalisierungen z.B. Automatisierung, Abbau Verkaufsstellen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Lohnkostenanpassungen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	Weitere: <input style="background-color: yellow;" type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
4.3	Falls sich Ihre Effizienz verschlechtert hat: Welche Gründe sind für die verschlechterte Effizienz verantwortlich?			
a	– Teurere Betriebskonzepte (schlechtere Fahrzeugumläufe, mehr Leerzeiten usw.)	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
b	– Schlechtere Auslastung wegen eines Rückgangs der Nachfrage	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
c	– Tarifpolitik	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
d	– Erneuerung des Rollmaterials / Fahrzeugparks	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
e	– Lohnkostenanpassungen	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
f	– Fehlende Rationalisierungsmöglichkeiten	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
g	– Weitere: <input style="background-color: yellow;" type="text"/>	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
4.4	Sehen Sie bei Ihrer KTU ein Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
4.5	Falls teilweise, in eher grossem Ausmass oder in sehr grossem Ausmass bei Frage 4.4: Wo sehen Sie bei Ihrer KTU Potenziale für eine weitere Effizienzsteigerung? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>			

5 Koordination zwischen Infrastruktur und Angebotsplanung sowie der Fahrzeugbeschaffung

Die Fragen 5.1, 5.2, 5.3 und 5.4 betreffen nur KTU im Schienenverkehr, die auch Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur sind. Die Frage 5.5 ist von allen KTU zu beantworten.

Nr.	Frage	Antwort
5.1	Werden die Angebots- und die Infrastrukturplanung von Ihrer KTU koordiniert?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
5.2	Inwiefern sind Sie als KTU bei der Angebotsplanung- sowie der Infrastrukturplanung involviert? Angebotsplanung: <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i> Infrastrukturplanung: <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
5.3	Berücksichtigen Sie bei der Infrastrukturplanung auch die Folgekosten für die Angebote des RPV? Insbesondere die Auswirkungen von höheren Trassenpreisen oder neuen Angeboten auf die Wirtschaftlichkeit des RPV?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
5.4	Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgekosten für die Infrastruktur (Auslastung, Bedarf nach zusätzlichen Infrastrukturausbauten) berücksichtigt?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
5.5	Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgekosten für die Fahrzeuge (Bedarf nach zusätzlichen Fahrzeugen/Rollmaterial) berücksichtigt?	
a	– Bahn	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b	– Bus	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass

6 Transparenz

<i>Transparenz meint, ob und inwiefern die KTU die Besteller klar und differenziert über ihre effektive Kosten und Leistungen informieren.</i>		
Nr.	Frage	Antwort
6.1	Hat die Transparenz bei der Finanzierung des RPV seit 2005 zugenommen?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.2	Falls Sie der Meinung sind, dass die Transparenz generell zugenommen hat: Konnten dadurch die öffentlichen Mittel in Ihrer Unternehmung wirkungsvoller eingesetzt werden (mehr oder besseres Verkehrsangebot pro Abgeltungsfranken)?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.3	Sind Sie aufgrund Ihres Rechnungswesens in der Lage, in Ihren Offerten ausreichend fundierte Angaben zu den verlangten Aspekten zu machen (z.B. Kosten- und Erlösaufteilung nach Sparten oder Linien)?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.4	Falls teilweise, eher nicht oder überhaupt nicht bei Frage 6.3: Welche Gründe sind ausschlaggebend, dass Sie die Angaben nicht zur Verfügung stellen können? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	
6.5	Sind Sie in der Lage ausreichend genaue Prognosen zur Entwicklung der Kosten in der Zukunft zu machen?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
6.6	Falls teilweise, eher nicht oder überhaupt nicht bei Frage 6.5: Welche Gründe führen zu den ungenauen Prognosen? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>	

7 Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln

Nr.	Frage	Antwort
7.1	Hat sich seit 2005 der Spielraum Ihrer Unternehmung erhöht, unternehmerisch und marktorientiert zu handeln?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
7.2	Hat bei Ihrer KTU seit 2005 das unternehmerische und marktorientierte Verhalten an Bedeutung gewonnen?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
7.3	Ist die öffentliche Hand (Mit-) Eigentümerin Ihrer Unternehmung?	
	– Bund	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
	– Kantone	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
	– Gemeinden	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>

7.4	Falls ein oder mehrere Ja bei Frage 7.3: Beeinflusst die öffentliche Hand als (Mit-) Eigentümerin die Geschäftspolitik Ihrer Unternehmung (z.B. mit Sitz im Verwaltungsrat etc.)?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
7.5	Falls teilweise, in eher grossem Ausmass oder in sehr grossem Ausmass bei Frage 7.4: Wie beurteilen Sie dies?	negativ	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	positiv
7.6	Beurteilen Sie Ihren Handlungsspielraum als ausreichend, um einen angemessenen Gewinn für die Refinanzierung Ihrer Investitionen zu erwirtschaften?	Überhaupt nicht	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	In sehr grossem Ausmass
7.7	Falls teilweise, eher nicht oder überhaupt nicht bei Frage 7.7: Wieso nicht? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>			

8 Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV

8.1	Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Stärken des Bestellverfahrens? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>
8.2	Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Schwächen des bestehenden Bestellverfahrens? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>
8.3	Welches wären aus Ihrer Sicht die wichtigsten zukünftigen Verbesserungen im Bestellverfahren für den RPV oder im RPV generell, die z.B. in einer weiteren Revision oder in anderen Reformen umzusetzen wären? <i>Bitte verfassen Sie Ihre Antwort auf dem Antwortblatt.</i>

9 Kennzahlen und Datenlage

9.1	Können Sie uns folgende Kennzahlen bekannt geben:		
	– Durchschnittliches Alter des eingesetzten Rollmaterials:		
		Schiene	Busse
	2005	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2006	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2007	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2008	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2009	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2010	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2011	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2012	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	2013	<input type="text"/> Jahre	<input type="text"/> Jahre
	– Eigenkapital und Bilanzsumme (gemäss Jahresrechnung)		
		Eigenkapital	Bilanzsumme
	2005	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2006	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2007	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2008	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2009	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2010	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2011	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2012	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF
	2013	<input type="text"/> CHF	<input type="text"/> CHF

– Fremdkapitalzinsaufwand in CHF (falls verfügbar nur für die Sparte RPV)			
		Fremdkapitalzinsaufwand gemäss Jahresrechnung	Fremdkapitalzinsaufwand für die Sparte RPV
2005	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2006	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2007	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2008	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2009	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2010	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2011	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2012	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
2013	<input type="text"/>	CHF	<input type="text"/> CHF
9.2	Im Rahmen der Evaluation des RPV werden auch Fallstudien in einzelnen Kantonen durchgeführt, um die in der Befragung erhobenen Problemfelder zu vertiefen. Wären Sie bereit uns im Rahmen eines Experteninterviews vertieft Einblick in Ihre Erfahrungen mit dem Bestellverfahren im RPV zu geben?		
	Ja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Nein

 **Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!** 

9.1 Fragebogen Bundesamt für Verkehr

Mündliche Befragung Bund (BAV)

Sitzungsort- und -zeit: BAV Zimmer 121 (1. Stock); 09:00 – 12:00 (3h)

Teilnehmende:

BAV:

- Pierre-André Meyrat, Chef de la Division Financement, directeur suppléant
- Michael Jampen, collaborateur
- Roland Wittwer, collaborateur
- Marie de Martignac, collaboratrice
- Luca Mumentahler, collaborateur
- Benedikt Studer, collaborateur
- Frank Schley, AFF
- Felix Buchli, AFF
- Regula Hermann, cheffe de la section (falls M. Meyrat verhindert wäre)

Ecoplan

- René Neuenschwander
- Marcel Buffat

Traktanden

1. Zielsetzung und Ablauf
 - Konsolidierte Meinung des BAV erfahren, ohne dass unterschiedliche Einschätzungen innerhalb des BAV, die es durchaus geben darf, verloren gehen
 - Einteilung der Fragen in unterschiedliche Blöcke.
 - Fragen zügig durchgehen. Fokus auf kontroverse Einschätzungen.
 - Bitte vollständig ausgefüllte Fragebogen am Ende abgeben
2. Vorstellungsrunde (Funktion im Zusammenhang mit Bestellverfahren im RPV)
3. Einstiegsfragen und Bestellverfahren im Allgemeinen
4. Zusammenarbeit mit den Kantonen
5. Zusammenarbeit zwischen den Kantonen
6. Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel
7. Koordination zwischen Infrastruktur und Angebotsplanung
8. Transparenz der Finanzierung
9. Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln der KTU
10. Abschluss: Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV
11. Ansatzpunkte für Verbesserungen?

1 Einstiegsfragen

Frage	Antworten (Stichwortartig)
1.1 Steht heute im RPV in der Schweiz ein effektives Angebot zur Verfügung? (Effektiv ist ein Angebot, wenn es sich an der Nachfrage orientiert und die Grunderschliessung sicherstellt)	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
1.2 Falls neutral, eher oder überhaupt nicht bei Frage 1.1: Wieso nicht?	
1.3 Steht heute im RPV in der Schweiz ein effizientes Angebot zur Verfügung? (Effizient ist ein Angebot, wenn pro Abgeltungsfranken eine möglichst hohe Anzahl Platzkilometer produziert wird)	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
1.4 Hat sich das Bestellverfahren im RPV insgesamt bewährt?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
1.5 Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Bestellverfahren bewährt hinsichtlich der folgenden Teilaspekte?	
a – Finanzielle Vorgaben (Bund, Kanton)	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
b – Vorgaben zum Angebot, Komfort, Ausstattung	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
c – (Formelle) Anforderungen an den Offertinhalt	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
d – Prüfung der Offerten und Verhandlungen mit den KTU	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
e – Festlegung der Abgeltung / Angebotsvereinbarung	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
f – Einhaltung der Termine während des Bestellverfahrens	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass

2 Bestellverfahren im Allgemeinen

Frage	Antworten (Stichwortartig)
2.1 Wie hat sich der zeitliche Aufwand für das Bestellverfahren seit 2005 verändert. Ist er insgesamt grösser oder kleiner geworden?	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>– Viel kleiner <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Viel grösser</p>
2.2 Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe für die Veränderung des Aufwandes für das Bestellverfahren?	
2.3 Wie hat sich der Personalbestand beim BAV wegen des Bestellverfahrens und der Mitwirkung bei der Angebotsentwicklung im Vergleich von heute zu 2005 ungefähr verändert.	
2.4 Wird die Umsetzung des zweijährigen Bestellverfahrens zu einer Entlastung (Verminderung des Aufwands führen?)	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
2.5 Wie viel Prozent der Angebotsvereinbarungen konnten rechtzeitig und rechtsgültig vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 abgeschlossen werden (<i>Ungefähre Angabe genügt</i>)	
2.6 Bei wie viel Prozent der betreffenden Vertragspartnern wird der Abschluss erfahrungsgemäss mehr als ein halbes Jahr verzögert?	
2.7 Falls nicht alle Vereinbarungen rechtzeitig abgeschlossen werden konnten: Wo liegen die Ursachen dieser Verzögerungen?	
a – Von den KTU zu spät und/oder ungenügend eingereichte Offerten	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
b – Langwierige Verhandlungen zwischen den Bestellern und den TU	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
c – Geringe Arbeitskapazität beim Kanton	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
d – Geringe Arbeitskapazität beim BAV	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
e – Langwieriges Zustimmungsverfahren durch die Regierung und/oder das Kantonsparlament	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
f – Schwierige Abstimmung mit den Kantonen	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
g – Schwierige Abstimmung, wenn bei kantonsübergreifenden Linien mehrere Kantone involviert sind	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
h – Weitere: _____	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>
2.8 Konnte der Anteil der nicht rechtzeitig abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen seit 2005 verringert werden?	<p style="text-align: center;">1 2 3 4 5</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>

Frage	Antworten (Stichwortartig)
2.9 Steht der Ihnen durch das Bestellverfahren verursachte Aufwand in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen (z.B. geringere Kosten bei gleichem Angebot)?	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>

3 Zusammenarbeit mit den Kantonen

Frage	Antworten (Stichwortartig)
3.1 Ist die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und den Kantonen klar? – Bezüglich Finanzierung des RPV – Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
3.2 Hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und den Kantonen bewährt? – Bezüglich der Finanzierung des RPV – Bezüglich Festlegung des Angebotes des RPV	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
3.3 In welchen Bereichen hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und den Kantonen <u>besonders</u> bewährt?	
3.4 In welchen Bereichen hat sich die Aufgabenteilung zwischen dem Bund (BAV) und den Kantonen <u>nicht</u> bewährt?	
3.5 Sehen Sie bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen Verbesserungsmöglichkeiten?	
3.6 Hat sich der Handlungsspielraum des Bundes im Rahmen des Bestellverfahrens seit 2005 (durch die Umsetzung des NFA) verkleinert?	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
3.7 Inwiefern wird Ihr Handlungsspielraum durch die Kantone eingeschränkt? Wo möchten Sie gerne mehr Spielraum für die Gestaltung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs?	
3.8 Was würde passieren, wenn sich der Bund aus der Aufgabe RPV vollständig zurückziehen würde (Anpassung des Finanzausgleichs vorausgesetzt)?	
3.9 Gibt es aus Ihrer Sicht Unklarheiten im Bestellverfahren (Prozessablauf) des RPV?	
3.10 Kommt es im Rahmen des Bestellverfahrens zu Konflikten mit den Kantonen? Wenn ja: Inwiefern?	<p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p>
3.11 Wenn ja: Können diese Konflikte zu Ihrer Zufriedenheit gelöst werden?	<p>Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein</p>

Frage	Antworten (Stichwortartig)
3.12 Berücksichtigen Ihrem Eindruck nach die Kantone die finanziellen Vorgaben des Bundes? [Art. 14 ARPV]	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
3.13 Stellt der Bund aus Ihrer Sicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, um das von den Kantonen bestellte Angebot zu finanzieren?	Ja <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nein
3.14 Falls nein: Wieso nicht?	
3.15 Halten Sie die Berechnung der Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im RPV (gemäss Art. 3 KAV) für sinnvoll? Begründen Sie Ihre Antwort kurz.	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
3.16 Sofern Sie die heutige Berechnung der Kantonsbeteiligung an der Abgeltung für nicht sinnvoll halten, welche Änderungen würden Sie vorschlagen?	
3.17 Wie schätzen Sie die Prüf-Aktivitäten der Kantone ein?	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
3.18 Wie schätzen Sie die Prüf-Aktivitäten des BAV ein?	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
3.19 Welche zusätzlichen Kennzahlen, Informationen wären für die Prüfung der Offerten für Sie hilfreich?	
3.20 Wie häufig haben Sie die KTU aufgefordert die Offerten an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer KTU anzupassen?	Anzahl Offerten: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
3.21 In welchem Mass nimmt der Bund seine übergeordneten Aufgaben wahr, hinsichtlich:	
a – Koordination zwischen Kantonen	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
b – Tarifaufsicht	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
c – Information	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
d – Benchmarking	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark
e – Weitere: _____	viel zu gering <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> viel zu stark

4 Zusammenarbeit zwischen den Kantonen

Frage	Antworten (Stichwortartig)
4.1 Funktioniert aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen bei kantonsübergreifenden Linien? – Bezüglich der Finanzierung des RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
– Bezüglich der Festlegung des Angebotes im RPV	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
4.2 Falls die Zusammenarbeit aus Ihrer Sicht nicht gut funktioniert: In welchen Bereich funktioniert aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen nicht?	

5 Effizienz der im RPV eingesetzten Mittel

Die Effizienz misst das Verhältnis zwischen Angebot und Abgeltungen. Konkret: Je höher die Anzahl Platzkilometer pro Abgeltungsfranken, desto höher ist die Effizienz der eingesetzten Mittel.

Frage	Antworten (Stichwortartig)
5.1 Arbeiten die KTU aus Ihrer Sicht heute effizient?	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass
5.2 Falls nicht: Was sind die Gründe für die Ineffizienzen?	
5.3 Reicht das Ihnen im Rahmen des Bestellverfahrens zur Verfügung stehende Instrumentarium aus, um die Effizienz der konzessionierten Transportunternehmen zu erhöhen?	<p>Bahn:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p> <p>Bus:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass</p>

Frage	Antworten (Stichwortartig)
5.4 Wie stark haben die folgenden Auslöser zu einer Effizienzsteigerung beim RPV beigetragen?	– Effektiv durchgeführte Ausschreibungen
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	– Potenzielle Ausschreibungen (d.h. „Drohung“ mit Ausschreibung)
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	– Verbesserungen im Bestellverfahren seit 2005?
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	– Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen bei den TU durch die Einführung der Kosten-/Leistungsrechnung
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
– Technischer Fortschritt, d.h. Verfügbarkeit besserer Technologien	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	
– Spardruck/Mittelverknappung der öffentlichen Hand	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	
– Weitere	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	

Frage	Antworten (Stichwortartig)
5.5 Wie stark sind die folgenden Anpassungen und Massnahmen für eine allfällige Effizienzverbesserung verantwortlich?	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="834 275 1455 380">– Bessere, marktnähre Angebote Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 392 1455 497">– Kostengünstigere Betriebskonzepte (bessere Fahrzeugläufe, weniger Leerzeiten usw.) Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 548 1455 654">– Bessere Auslastung durch Nachfragesteigerung Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 672 1455 777">– Tarifpolitik Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 784 1455 889">– Andere allgemeine Rationalisierungen z.B. Automatisierung, Abbau Verkaufsstellen Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 929 1455 1034">– Lohnkostenanpassungen Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass <li data-bbox="834 1052 1455 1176">– Weitere Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> In sehr grossem Ausmass

Frage	Antworten (Stichwortartig)
5.6 Falls sich in einigen Kantonen die Effizienz verschlechtert hat: Welche Gründe sind dafür verantwortlich?	- Teurere Betriebskonzepte (schlechtere Fahrzeugumläufe, mehr Leerzeiten usw.)
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	- Schlechtere Auslastung wegen eines Rückgangs der Nachfrage
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	- Tarifpolitik
	Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass
	- Erneuerung des Rollmaterials / Fahrzeugparks
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	
- Lohnkostenanpassungen	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	
- Fehlende Rationalisierungsmöglichkeiten	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	
- Weitere	
Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass	

6 Koordination zwischen Infrastruktur und Angebotsplanung sowie der Rollmaterialbeschaffung

Frage	Antworten (Stichwortartig)
6.1 Werden die Angebots- und die Infrastrukturplanung von den Kantonen koordiniert?	<p>Bahn:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Bus:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
6.2 Werden bei der Infrastrukturplanung auch die Folgekosten für die Angebote des RPV berücksichtigt? (Insbesondere die Auswirkungen von höheren Trassenpreisen oder neuen Angeboten auf die Wirtschaftlichkeit des RPV?)	<p>Bahn:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Bus:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
6.3 Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgen für die Infrastruktur (Auslastung, Bedarf nach zusätzlichen Infrastrukturausbauten) berücksichtigt?	<p>Bahn:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Bus:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
6.4 Welchen Beitrag leistet das BAV zur Koordination der Infrastrukturplanung mit der Angebotsplanung?	
6.5 Werden bei der Angebotsplanung auch die Folgen für das Rollmaterial (Bedarf nach zusätzlichem Rollmaterial) berücksichtigt?	<p>Bahn:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>Bus:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
6.6 Welchen Beitrag leistet das BAV zur Koordination der Angebots- und Rollmaterialplanung?	

7 Transparenz der Finanzierung

Transparenz meint, ob und inwiefern die KTU die Besteller klar und differenziert über ihre effektive Kosten und Leistungen informieren.

Frage	Antworten (Stichwortartig)
<p>7.1 Hat die Transparenz bei der Finanzierung des Regionalverkehrs seit 2005 zugenommen? Machen Sie bitten neben einer generellen auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.</p>	<p>– Generell:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– SBB</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– PostAuto</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Schienenverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Busverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
<p>7.2 Falls Sie der Meinung sind, dass die Transparenz generell zugenommen hat: Konnten dadurch die öffentlichen Mittel effizienter eingesetzt werden (mehr oder besseres Verkehrsangebot pro Abgeltungsfranken)?</p>	
<p>7.3 Sind die Angaben in den Offerten ausreichend und klar genug, um sie beurteilen zu können? Machen Sie bitten neben einer generellen wiederum auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.</p>	<p>– Generell:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– SBB</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– PostAuto</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Schienenverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Busverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>

Frage	Antworten (Stichwortartig)
7.4 Sind die Angaben in den Offerten nach Ihrer Ansicht korrekt (z.B. Kosten- und Ertragsaufteilung nach Linien)? Machen Sie bitten neben einer generellen wiederum auch eine nach KTU bzw. KTU-Gruppen differenzierte Aussage.	<p>– Generell:</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– SBB</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– PostAuto</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Schienenverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p> <p>– KTU: Busverkehr</p> <p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>

8 Unternehmerisches und marktorientiertes Handeln KTU

Frage	Antworten (Stichwortartig)
8.1 Hat sich seit 2005 der Spielraum der abgeltungsberechtigten KTU erhöht, unternehmerisch und marktorientiert zu handeln?	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>
8.2 Haben die KTU genügend Handlungsspielraum, um einen angemessenen Gewinn für die Refinanzierung Ihrer Investitionen zu erwirtschaften? Falls nein: Wieso nicht?	<p>Überhaupt nicht <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 In sehr grossem Ausmass</p>

9 Stärken und Schwächen des Bestellverfahrens im RPV

9.1	Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Stärken des Bestellverfahrens?
9.2	Welches sind aus Ihrer Sicht die bedeutendsten Schwächen des bestehenden Bestellverfahrens?
9.3	Welches wären aus Ihrer Sicht die wichtigsten zukünftigen Verbesserungen im Bestellverfahren für den RPV oder im RPV generell, die z.B. in einer weiteren Revision oder in anderen Reformen umzusetzen wären?

Literaturverzeichnis

Arvanitits et al. (2001)

Innovationsaktivitäten in der Schweizer Wirtschaft. Eine Analyse der Ergebnisse der Innovationserhebung 1999.

BAV (2008), Leitfaden Kennzahlensystem RPV. Version 19. August 2008/d. Bern

BAV (2010)

Richtlinien minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Im Internet:

<http://www.bav.admin.ch/grundlagen/03514/03521/03522/index.html?lang=de&download=NHzLpZig7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeIB9e2ym162dpYbUzd,Gpd6emK2Oz9aGodetmqaN19XI2ldvoaCUZ,s-> [19.06.2013]

BAV (2011)

Revision der öV-Erlasse (RöVE). Im Internet:

<http://www.bav.admin.ch/bahnreform/02386/02389/index.html?lang=de> [19.06.2013]

BAV (2012)

Regionaler Personenverkehr: Bestellungen künftig alle zwei Jahre statt jährlich. In BAV News Nr. 3. Im Internet: <http://www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03942/03986/?lang=de> [19.06.2013]

BAV (2013)

Evaluation Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr RPV. Pflichtenheft.

BAV (2013)

Regionaler Personenverkehr. Nicht finanzierte Kosten 2013 und Konsequenzen für die Fahrplanperiode 2014/2015. Schreiben an die Kantone vom 4. Februar 2013.

BAV (2013)

Wegleitung für das zweijährige Bestellverfahren 2014/2015 im regionalen Personenverkehr RPV. Im Internet:

http://www.bav.admin.ch/grundlagen/03534/03536/03537/index.html?lang=de&download=NHzLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDent4gWym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A-- [19.06.2013]

BFS (2012)

Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuenburg.

Ecoplan (2005)

Evaluation EBG `96. Auswirkungen des Bestellverfahrens gemäss Eisenbahngesetz-Revision von 1996. Studie im Auftrag des Bundesamts für Verkehrs. Bern.

EFD (2011)

Besteuerung der konzessionierten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen. Kreisschreiben Nr. 35.

EFD (2011)

Überprüfung der Aufgaben des Bundes (AÜP). Im Internet:

<http://www.efd.admin.ch/dokumentation/zahlen/00579/00595/00783/?lang=de>

EFK (2010)

Jahresbericht 2009 der Eidgenössischen Finanzkontrolle über ihre Tätigkeit. Im Internet:

http://www.efk.admin.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=183&Itemid=178&lang=de [19.06.2013]

NFA (2003)

Projektgruppe 5 „Regionalverkehr, Niveauübergänge und Verkehrstrennungsmassnahmen“, Schlussbericht zu Händen des Leitorgans.

Im Internet:

http://www.efv.admin.ch/d/dokumentation/finanzpolitik_grundlagen/finanzausgleich/index.php [19.06.2013]

SBB, BLS, STI, VöV (2013), RPV – Sicht öV-Branche. PowerPoint Präsentation zum Brainstorming RPV vom 18. November 2013.