



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Juni 2020



INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage.....	3
1.1. Auftrag.....	3
1.2. Durchführung der Vernehmlassung.....	3
2. Generelle Haltung.....	4
3. Auswertung der Stellungnahmen.....	4
3.1. Grundsätzliche Fragen.....	5
3.2. Grundsatzentscheide zum System.....	12
3.3. Wahl und Ausgestaltung der Varianten.....	28
3.4. Weitere Bemerkungen.....	40
Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren.....	44
Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage RPV-Reform.....	47



1. Ausgangslage

1.1. Auftrag

Mit der Motion 13.3663 verlangt das Parlament vom Bundesrat Reformvorschläge für mehr Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie eine Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr (RPV). Die Reform soll die Kompetenzen bei Bestellung und Finanzierung zwischen Bund und Kantonen möglichst sinnvoll aufteilen. Überdies sollen Anreize bei den Transportunternehmen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen geschaffen werden. Der Bund hat gemeinsam mit den Kantonen und unter Einbezug der Transportunternehmen mehrere Varianten geprüft.

Der Bundesrat stellte in der Vernehmlassung zwei Varianten dar: eine Variante «Teilentflechtung» und eine Variante «Optimierung». Beide Varianten bauen auf dem heutigen System auf und entwickeln dieses weiter. Bei der Variante «Optimierung» würden Bund und Kantone Bus- und Bahnangebote weiterhin gemeinsam bestellen und finanzieren. Mit der Variante «Teilentflechtung» würde das Busangebot neu allein durch die Kantone bestellt. Der Bund würde sich mit einer Pauschale finanziell aber weiter daran beteiligen.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung am 17. April 2019 eröffnet. Sie dauerte bis zum 15. August 2019. Einzelne Stellungnahmen sind wenige Tage danach eingetroffen und im Folgenden auch berücksichtigt.

Zur Vernehmlassung eingeladen waren 338 Adressaten: die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft, die nach Personenbeförderungsgesetz (PBG) abgegoltene Transportunternehmen, konzessionierte Busunternehmen, die öV-Verbände und weitere Organisationen.

Insgesamt sind 85 Stellungnahmen eingegangen. Diese verteilen sich ungefähr zu einem Drittel auf Kantone und Parteien, die öV-Branche sowie Organisationen und Verbände.

	Adressaten	Stellung bezogen
1. Kantone, Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	28	26
2. Politische Parteien (Bundesversammlung)	13	6
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
5. Nach PBG abgegoldene Transportunternehmen	115	27



6. Organisationen	116	17
7. Verbände Schweiz	19	0
8. Weitere konzessionierte Busunternehmen	9	0
Nicht angefragte Organisationen	-	2
Total	311	85

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.

2. Generelle Haltung

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden erachtet den Reformbedarf als gegeben. Die Ziele der RPV-Reform werden breit unterstützt, wobei einzelne Stimmen den aktuellen Status Quo als ausreichend gut erachten. Einige Teilnehmenden finden, dass die Reform zu wenig weit gehe. Der Grossteil der Vernehmlassungsteilnehmenden jedoch unterstützt die Variante «Optimierung», da diese Variante der Zielsetzung der Reform gesamthaft besser entspreche. Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden möchte mehr finanzielle Spielräume für die Transportunternehmen und Möglichkeiten für Innovationen; daher werden die Öffnung der Reserven und die freie Verwendung von Überschüssen sowie mehr Mittel für Innovationen gefordert. Die Teilnehmenden erachten die Schlussfolgerungen aus der PostAuto-Affäre als zu wenig klar dargestellt.

Verschiedene Forderungen beziehen sich auf den Freizeit- und Nachtverkehr. Dort soll die Mitfinanzierung des Bundes bzw. die Definition des RPV geöffnet werden. Das Gleiche gilt für neue, flexible Mobilitätsangebote an der Grenze zum öV. Eine Verschärfung der Wirtschaftlichkeitskriterien wird überwiegend abgelehnt. Vereinzelt Forderungen betreffen die Grenze zwischen dem eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und dem bestellten Regionalverkehr, die aufgehoben werden sollte: Der gesamte öV solle vom Bund und den Kantonen gemeinsam bestellt und finanziert werden (Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr).

Verbindliche Zielvereinbarungen sowie ein schweizweites Benchmarking erhalten eine breite Unterstützung der Vernehmlassungsteilnehmenden und sollen weiterverfolgt werden. Vermehrte öffentliche Ausschreibungen von Verkehrsleistungen werden hingegen nur vereinzelt gefordert.

3. Auswertung der Stellungnahmen

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen Katalog mit 12 Fragen und 5 Unterfragen (siehe Anhang 2).

Die Fragen beziehen sich auf grundsätzliche Punkte zur RPV-Reform betreffend Reformbedarf und -ziele, auf Grundsatzentscheide zum System sowie auf die Wahl und Ausgestaltung der beiden einander gegenüber gestellten Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung».



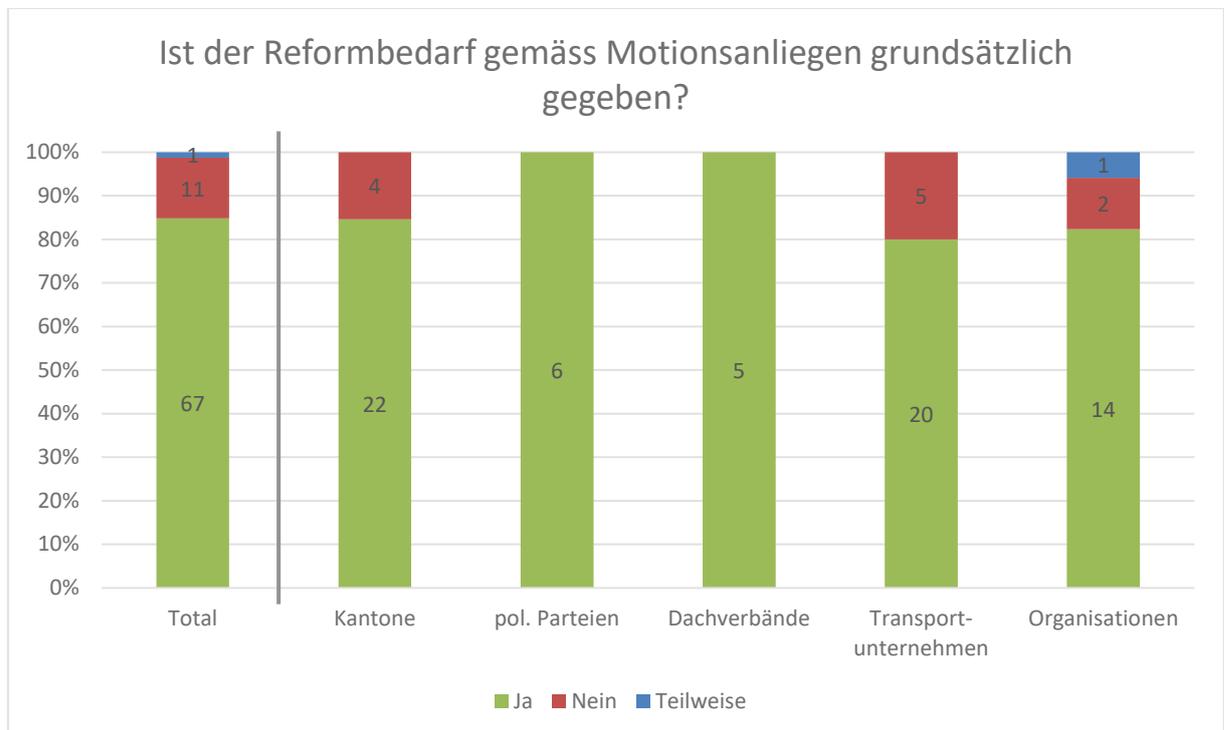
Der vorliegende Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung wurde anhand der Reihenfolge und der Inhalte des Fragenkatalogs strukturiert.¹ Teilweise ergeben sich dadurch Redundanzen, indem einige Themen von den Stellungnehmenden bei unterschiedlichen Fragen oder mehrfach eingebracht wurden.

3.1. Grundsätzliche Fragen

Frage 1: Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

Grundtenor

Auf diese Frage sind total 79 Antworten eingegangen. Eine deutliche Mehrheit von über vier Fünftel (67 von 79) der Teilnehmenden ist der Meinung, dass der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben ist. Eine Minderheit (11 von 79) negiert den Bedarf für eine Reform gemäss Motionsanliegen: In den letzten Jahren seien wesentliche Verbesserungen umgesetzt und damit wichtige Ziele der Reform bereits erreicht worden.



¹ 226 Vernehmlassungsadressaten haben keine Stellungnahme eingereicht. Nicht alle der 85 eingegangenen Stellungnahmen sind auf alle Fragen des Fragenkatalogs eingegangen. Die Säulendiagramme beziehen sich nur auf die eingegangenen Antworten zur jeweiligen Frage.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH, BL, GR, AG
Parteien	CVP, FDP, SP, SVP, Grüne, GLP	-	-
Dachverbände	SGV, SAB, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse	-	-
öV-Branche	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, Post-Auto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb		CGN, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organisationen	BFU, cP, HKBB, IGöV, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, WEKO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	SEV	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz

Mit **JA** haben 67 Vernehmlassungsteilnehmende geantwortet. Damit erachtet eine überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden den Reformbedarf gemäss Motionsanliegen und angesichts der Wichtigkeit für die **Grundversorgung** als gegeben. Die Befürworter sehen Verbesserungsbedarf in der **Effizienz**, der **Harmonisierung** und der **Vereinfachung** sowie der **Planungssicherheit**, der **Verbindlichkeit** und der **Transparenz** im Bestellverfahren (8 Kantone, CVP, SP, Grüne, glp, SGV, SSV, economiesuisse, 7 TU und 3 Organisationen). Die Harmonisierung des Bestellverfahrens und die Planungssicherheit sind vor allem in Bezug auf die **nachhaltige Finanzierung und Angebotsentwicklung** zentral (Kanton NW, SP, SGV, 8 TU und 2 Organisationen). Economiesuisse und cP halten in diesem Zusammenhang fest, dass eine zu hohe Planungssicherheit und Vorhersehbarkeit der Bundesbeiträge keine Anreize zur kontinuierlichen Verbesserung und Effizienz schaffen. Für die Transportunternehmen sollen Anreize entwickelt werden, damit sie die bestellten Leistungen kostengünstig, effizient und mit hoher Qualität erbringen (SGV, PostAuto, Turbo). Gegenteilig sieht dies der vpod, der befürchtet, dass durch weitere Effizienzsteigerungen im Service Public die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit und die Qualität der Angebote leiden. Ein **abgestimmtes Zusammenspiel** aus Regional- und Fernverkehr ist für den VCS wichtig. Aus Sicht der Grünen ist eine **frühzeitige Abstimmung der längerfristigen Verbindlichkeiten** zwischen Bund und Kantonen bezüglich Investitions- und Betriebskosten nötig. Der Akteur Bund solle im Verfahren weiterhin eine **mitgestaltende Rolle** einnehmen (SP, VCS). Die SVP begrüsst, dass die Optimierungsmassnahmen **Überschüsse im abgeltungsberechtigten Bereichen** verhindern. Der Kanton Tessin ist überzeugt, dass die Reform allen Beteiligten zu Gute kommen wird. Einige Befürworter betonen, dass es wichtig sei, dass der Reformbedarf eine **Evolution** und nicht eine Revolution im Verfahren bedeute (VD, BOS). Die bisherigen **Erfolgsfaktoren** und einmaligen Grundversorgungsbestimmungen seien zu stärken und aufrechtzuerhalten (SAB, VöV, SOB). Die SBB spricht sich für die Fortführung des Systems mit dem bestellten Regionalverkehr aus, welches eine gute Erschliessung der Schweiz sichere.

Einigen Befürwortern werden die Anliegen der Vorlage **unzureichend** behandelt (PostAuto, SBB, LITRA, SWISSRAIL). Zusätzliche Forderungen der Befürworter betreffen die Regeln für die **Gewinn-**



verwendung (TG, FDP), eine **nachhaltige Angebotsentwicklung** und die Sicherstellung der **Personalentwicklung** (transfair). Zudem solle die **Definition** des abgeltungsberechtigten Verkehrs auf flexible Angebotsformen **erweitert** werden (Grüne, SSV, SAB). Die **Kundenorientierung** (RAIL plus) müsse ausgeweitet werden, so dass Zuschläge auf Angebote des Freizeitverkehrs wegfallen (SAB). Das öV-System solle mit einheitlichen **Tarifen** ausgestaltet sein (IGöV). **Innovationen** müssten den Gesamtverkehr vermindern und effizient ausgestaltet sein (SP, VCS). Zudem seien weitere Massnahmen zur Erhöhung der Anreize für Verkehrsunternehmen erforderlich (NE, SGV).

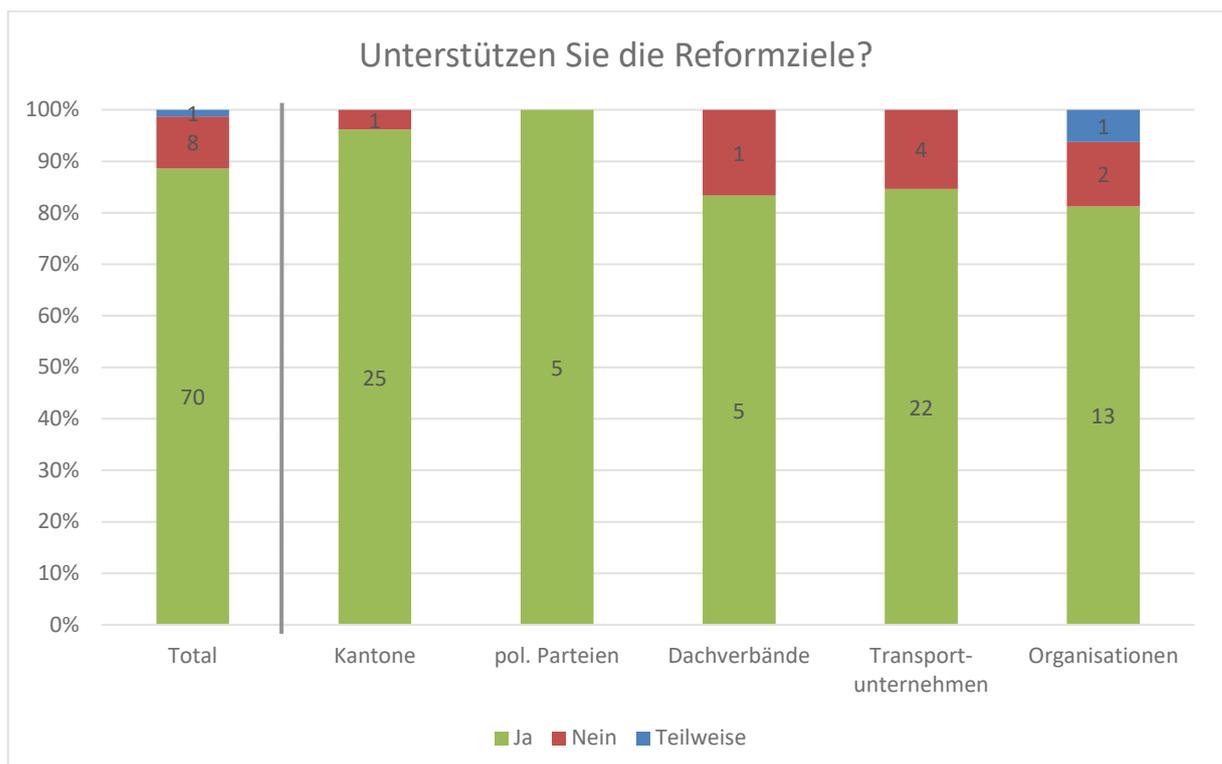
Mit **TEILWEISE** antwortet der SEV. Der SEV findet, dass sich das heutige System bewährt, aber punktuell noch optimiert werden könne. Weitere Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerung seien aber nicht nötig.

Eine kleine Minderheit der Vernehmlassungsteilnehmenden erachtet den Reformbedarf als **gering oder nicht vorhanden** (ZH, GR, AG). Verstärkte Anreize für Effizienz seien angebracht, eine vollständige RPV-Reform allerdings nicht nötig (CGN). Wesentliche Verbesserungen hätten in den letzten Jahren umgesetzt und damit bereits **wichtige Ziele erreicht** werden können (BL, ZVV, VBZ).

Frage 2: Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

Grundtenor

79 Vernehmlassungsteilnehmende beantworteten die Frage zur Unterstützung der Reformziele. Die grosse Mehrheit (70 von 79) unterstützt die Ziele. Die ablehnende Minderheit (8 von 79) teilt die Meinung, dass der Grossteil der Ziele bereits erreicht worden sei und mit den weiteren Zielen keine wesentlichen Verbesserungen erreicht werden könnten.





Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Parteien	CVP, FDP, SP, Grüne, GLP	-	-
Dachverbände	SGV, SAB, SSV, SGB, Travail.Suisse	-	economiesuisse
öV-Branche	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	SZU, tpf, VBZ, ZVV,
Organisationen	cP, IGöV, LITRA, RAILplus, SBS, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, WEKO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	SEV	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt die Reformziele. Mit den Reformzielen könnten gemäss einigen Stellungnahmen **Schnittstellen und Doppelspurigkeiten reduziert, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten geklärt** sowie **Steuerungsmöglichkeiten und die Planungssicherheit** erhöht werden (Kantone LU, OW, SG).

Hinsichtlich der Planungssicherheit wird festgehalten, dass eine gewisse **Kurzfristigkeit** unabdingbar sei, um auf kurz- und mittelfristige Marktveränderungen reagieren zu können (AG, Turbo). Vor dem Hintergrund des Ziels einer verlässlichen Finanzierung des RPV ist der Kanton Aargau der Meinung, dass die bestehenden **kantonale Instrumente** ausreichen. Es wird angesprochen, dass die **Präzisierung der Gewinnverwendung** nicht genügend genau sei und bestehende Regeln gelockert werden müssten (FDP). Trotz des Effizienzziels solle die **Qualität der Anstellungsbedingungen, des Angebots und der Sicherheit** erhalten bleiben (SGB, Travail.Suisse, transfair, vpod). Weiter wird angegeben, dass Finanzierungsmöglichkeiten für **Innovationen** definiert werden sollten (SZ, OW, SO, Travail.Suisse). Travail.Suisse erachtet das **Bonus-Malus-System** als nicht angebracht, da es ein schlechtes Licht auf die Transportunternehmen werfen könne. Gewissen Befürwortern ist es neben den Reformzielen ergänzend wichtig, dass das **Grundangebot weiterentwickelt** wird, da die **Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr** auf die fehlenden öV-Angebote zurückgeführt werden könnte (SP, glp, VCS). Die glp befürchtet, dass, wenn Mittel zu lange im Voraus und zu stark an den erstellten Verkehrswachstumsprognosen orientiert sind, der Druck für die **Einführung von verkehrsvermeidenden Massnahmen** sinke. Der SSV und Kronawitter Innovation schlagen vor, dass **flexible Alternativen und neue bedarfsgerechte Angebotsformen** ermöglicht und aufgenommen werden sollen.

Der SEV unterstützt alle Reformziele ausser die Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerung (**TEILWEISE**).

Mit **NEIN** antwortete eine kleine Minderheit. Diese sieht **keine wesentlichen Verbesserungen** durch die Reform, da in Bezug auf die Ziele der Finanzierungssicherheit, der Planbarkeit des Angebots und



der Gesamtsicht die wichtigsten Massnahmen bereits umgesetzt worden seien (ZH, VBZ, ZVV). Zudem wird aufgeführt, dass **weitergehende Entflechtungen** geprüft werden sollten. Die RPV-Reform solle keine Tatsachen schaffen, die die weitere Prüfung dieser Option erschweren oder verunmöglichen (economiesuisse).

Priorisierung der Reformziele:

Die **verlässliche, berechenbare und stabilisierende Finanzierung** wird von der Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden priorisiert (10 Kantone, die Parteien CVP, FDP, Grüne und SP, die Dachverbände SSV, SGB, Travail.Suisse, 7 Organisationen sowie 16 TU).

Weniger als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden erachtet die **Vereinfachung und die Harmonisierung des Bestellverfahrens** als prioritär (8 Kantone, die CVP, die Grüne und die SP, die SAB und Travail.Suisse sowie 8 Organisationen und 13 TU).

Die erhöhte **Plan- und Vorhersehbarkeit des Angebots** wird von ungefähr einem Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden priorisiert (7 Kantone, die politischen Parteien CVP und Grüne, die Dachverbände SAB, SGB und Travail.Suisse sowie 6 Organisationen und 11 TU).

Das Reformziel **Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerung** wird ebenfalls von rund einem Drittel der Vernehmlassungsteilnehmenden priorisiert (16 Kantone, den Parteien CVP, FDP sowie glp, dem SSV, 3 Organisationen und 4 TU).

Rund ein Viertel der Teilnehmenden priorisiert das Ziel, **die Gesamtsicht beim Bund, den Kantonen sowie den TU über die Infrastruktur und den Ort-, Regional- und Fernverkehr** zu stärken (5 Kantone, die Parteien CVP, FDP, Grüne, SP und glp, sowie SSV und SAB, 4 Organisationen und 2 TU).

Nur rund 10 Prozent der Stellungnahmen priorisiert das Reformziel der **zweckmässigen Aufgabenteilung von Kompetenzen und Verantwortlichkeit** zwischen den Bestellern und den Transportunternehmen (5 Kantone, die FDP, der SEV und die tpg).

Die Reformziele werden ohne Priorisierung von 13 Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt (2 Kantone, der SGV, 4 Organisationen und 6 TU).

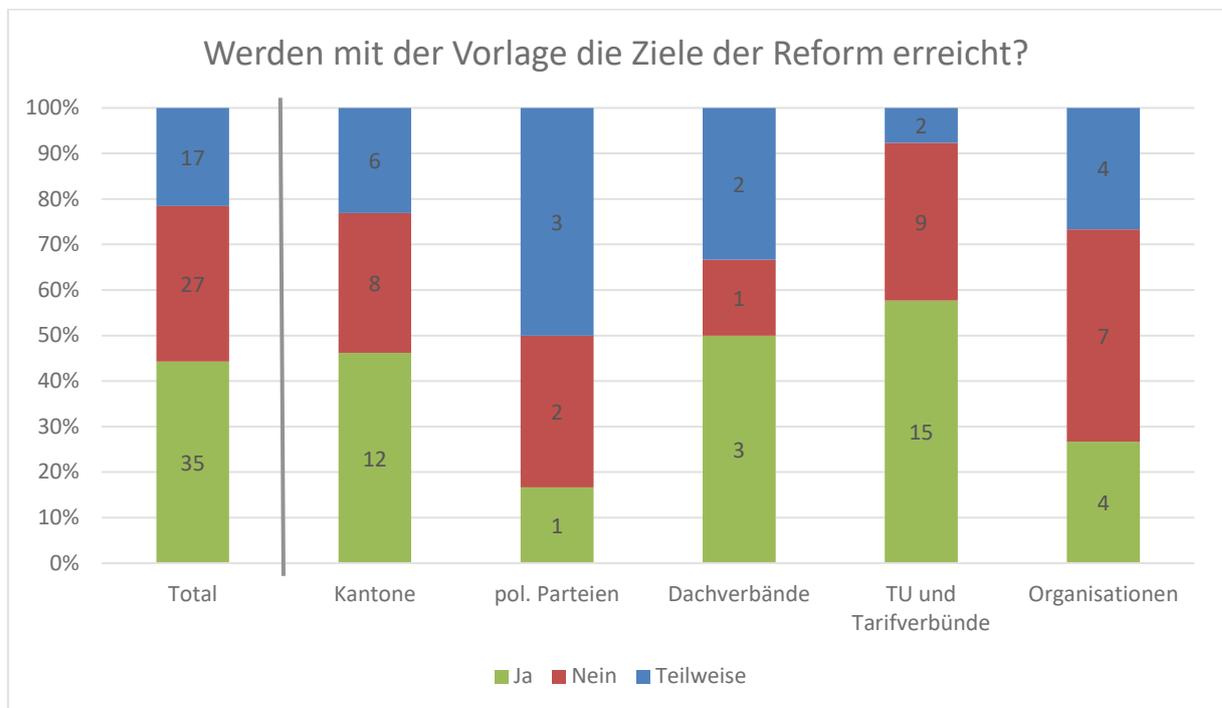
Die Reformziele werden von 6 Teilnehmenden abgelehnt (ZH, economiesuisse, Gemeindeverband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, VBZ und dem ZVV).



Frage 3: Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Grundtenor

Auf die Frage, ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, sind 79 Antworten eingegangen. Nur knapp die Hälfte (35 von 79) beantwortet die Frage positiv. Es wird erwähnt, dass mit der Variante «Optimierung» die Zielerreichung gegeben sei, jedoch nicht oder nur teilweise mit der Variante «Teilentflechtung». 17 Teilnehmende erachteten die Ziele nur als teilweise erreichbar, da die Reform zu wenig weit gehe. Verbesserungspotenzial bestehe bei den Themen Gewinnverwendung, Anreizschaffung für effizienteres und unternehmerisches Handeln bei den Transportunternehmen und bei der Finanzierung. 27 Vernehmlassungsteilnehmende haben die Frage mit «NEIN» beantwortet. Die ablehnenden Vernehmlassungsteilnehmenden kritisieren den Umgang mit Innovation, die Ausgestaltung der Anreize und finden, dass die Reform zu wenig tief greift.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, GL, ZG, SO, BS, BL, AR, AI, TG, TI, VD, GE	NW, OW, SH, SG, VS, NE	ZH, LU, UR, SZ, FR, GR, AG, JU
Parteien	Grüne	SP, CVP, GLP	FDP, SVP
Dachverbände	SGV, SGB, Travail.Suisse	SSV, SAB	economiesuisse
öV-Branche	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, MGB, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, vbl, ZVB	TRN, zb	BLS, FART, PostAuto, RA, SBB, SZU, tpf, VBZ, ZVV
Organisationen	IGöV, transfair, VöV, vpod	SEV, RAILplus, VCS, Kronawitter Innovation	BFU, Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, LITRA, SWISS-RAIL, cP, Arbeitsgruppe



			Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
--	--	--	---

Nur knapp die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Ansicht, dass mit der Vorlage die **Ziele** der Reform erreicht werden (**JA**). Gewisse Teilnehmende bemerken, dass Teilaspekte der Vorlage **bereits umgesetzt** worden sind, aber noch zurückhaltend angewendet würden, wie beispielsweise die Zielvereinbarung oder das Bonus-Malus-System (SO, Turbo, BERNMOBIL, TL). Mit der **Variante «Optimierung»** würden die Ziele der Reform erreicht (Grüne, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL, TL, TRAVYS, VöV). Bei der **Variante «Teilentflechtung»** könne es hingegen sein, dass das Ziel Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens **verfehlt** wird (BE, Travail.Suisse, BOS, BERNMOBIL). BERNMOBIL bemängelt, dass der **Ortsverkehr** nicht Teil der Vorlage ist. Dem Kanton Appenzell Innerrhoden und Thurgau **fehlt die Lockerung der Gewinnverwendung nach einer Ausschreibung**. **Ausschreibungen** sind gemäss den Grünen nicht das zielführende Mittel, um qualitativ hochstehenden Regionalverkehr zu gewährleisten. Den Kantonen Basel-Stadt und Waadt fehlen Reformvorschläge im Bereich der **Gewinnverwendung**. Bezüglich der nachhaltigen Finanzierung soll das Instrument des **Verpflichtungskredits** auch auf der Stufe der Kantone aufgenommen werden (ZVB). Der Umgang mit Innovationen und der Mitfinanzierung von neuen öV-Projekten wird bemängelt (BERNMOBIL, TL, TRAVYS, ZVB, IGöV). Für gewisse Vernehmlassungsteilnehmende geht die Vorlage **zu wenig weit** und ist zu wenig **innovativ** (VöV, TRAVYS). Angemerkt wird zudem, dass die **Massnahmen** zur Überwachung der Transportunternehmen im Zusammenhang mit dem **Fall PostAuto** nur am Rande erwähnt werden (CGN).

Mehrere Teilnehmende sehen nur eine **TEILWEISE** Erreichung der Ziele (Kantone NW, OW, NE, die Parteien SP und glp sowie SAB, zb, RAILplus AG und der VCS). Für die CVP geht die gesamte Reform **zu wenig weit**. Für den Kanton St. Gallen, die zb und RAILplus AG werden mit der Variante «Optimierung» **die wesentlichen Mängel** im heutigen Prozess nicht beseitigt. Die **Rahmenbedingungen** müssten angepasst werden, so dass die Transportunternehmen mehr **Eigenmittel für Investitionen** erwirtschaften könnten (CVP). Von Seiten der SP und des VCS wird eine ausgewogene Mischung zwischen **Kooperation und Wettbewerb** gefordert. Gemäss der glp und der SP sind die **Anreize** für effizientes und unternehmerisches Handeln der Transportunternehmen mit den Reformvarianten ungenügend. Die glp schlägt zudem ein **Mobility-Pricing-System** vor, das mit gezielten Anreizen die Verkehrsspitzen glättet, volkswirtschaftlich unrentable Verkehrsnutzung reduziert und so zu einer **nachhaltigen Verkehrspolitik** beiträgt. Die SAB vermisst die konsequente Ausrichtung auf die **Kundensicht**. Aus Sicht des VCS hat der Fall PostAuto gezeigt, wie **problematisch der Zielkonflikt** für öV-Unternehmen sein kann, einerseits keine Gewinne im Kerngeschäft zu erzielen und andererseits innovativ und Effizienz steigernd zu sein. Eine weitere Forderung betrifft im Bestellverfahren **die Erhöhung von der zweijährigen auf die vierjährige Frist** (zb).

Mit **NEIN** antworten diejenigen Vernehmlassungsteilnehmenden, die der Zielerreichung kritisch gegenüberstehen, da die Reform ihrer Ansicht nach **zu wenig weit** geht. Die LITRA hat eine



tiefgreifendere Reform erwartet. Die Variante «Teilentflechtung» ist für cP erst der erste Schritt zur klaren **Kompetenzteilung** zwischen Bund und Kantonen im RPV. Mittels der Variante «Optimierung» könnten **keine Verbesserungen** ausgemacht werden, und wesentliche **Mängel** blieben bestehen (Kantone SG, ZH, CVP, 9 TU und 3 Organisationen). Der Kanton Aargau sowie die SBB finden hingegen, dass mit der Variante «Optimierung» mehr Ziele erreicht werden können. Der Zwischenstand zeige, dass die Ziele im RPV noch nicht umfassend erreicht worden sind (Kantone UR, SZ). Von einigen Rückmeldungen wird der Umgang mit **Innovationen und der Mitfinanzierung von neuen öV-Projekten** bemängelt (SVP). Ebenso wird angemerkt, dass Innovationen nicht zentral geführt und verwaltet werden könnten, sondern **«bottom up»** zu entwickeln seien (FDP, LITRA). Eine adäquate Finanzierung solle nicht an **Einzelprojekte** geknüpft sein (CVP, FDP, VCS, LITRA, PostAuto). Problematisch werden auch die fehlenden **Entwicklungsmöglichkeiten** gesehen, die eine Gefährdung der Substanzerhaltung der Transportunternehmen nach sich ziehen könnten (BLS). Es wird kritisiert, dass die **Anreize** für Effizienzsteigerungen und unternehmerisches Handeln in beiden Varianten nicht ausreichend forciert werden (FR, ZH, LU, glp, BLS, PostAuto, VBZ, LITRA). Weiter wird bemängelt, dass die Frage der **Gewinnverwendung** nicht behandelt wird (FDP). Die BLS kritisiert, dass auf Kantonsebene **finanzielle Verbindlichkeiten** über das Budgetjahr hinaus fehlen. Weiter bestehe Verbesserungspotenzial bezüglich **Tariffragen** (GR). Im Sinne der Regionalisierung soll gemäss der BLS eine **Kongruenz von Markt- und Bestellräumen** angestrebt werden, beispielsweise könnten Regionen der Angebotsplanung mit Bestellkompetenzen angereichert werden. Eine konsequente Ausrichtung auf die **Kundensicht** wird vermisst (SAB). Zudem wird der Aspekt der **nachhaltigen Verkehrspolitik** vermisst. Es gelte darauf abzielen, Verkehr zu vermeiden und die Infrastruktur effizient zu nutzen. Dafür werde u.a. ein **Mobility-Pricing-System** benötigt (glp).

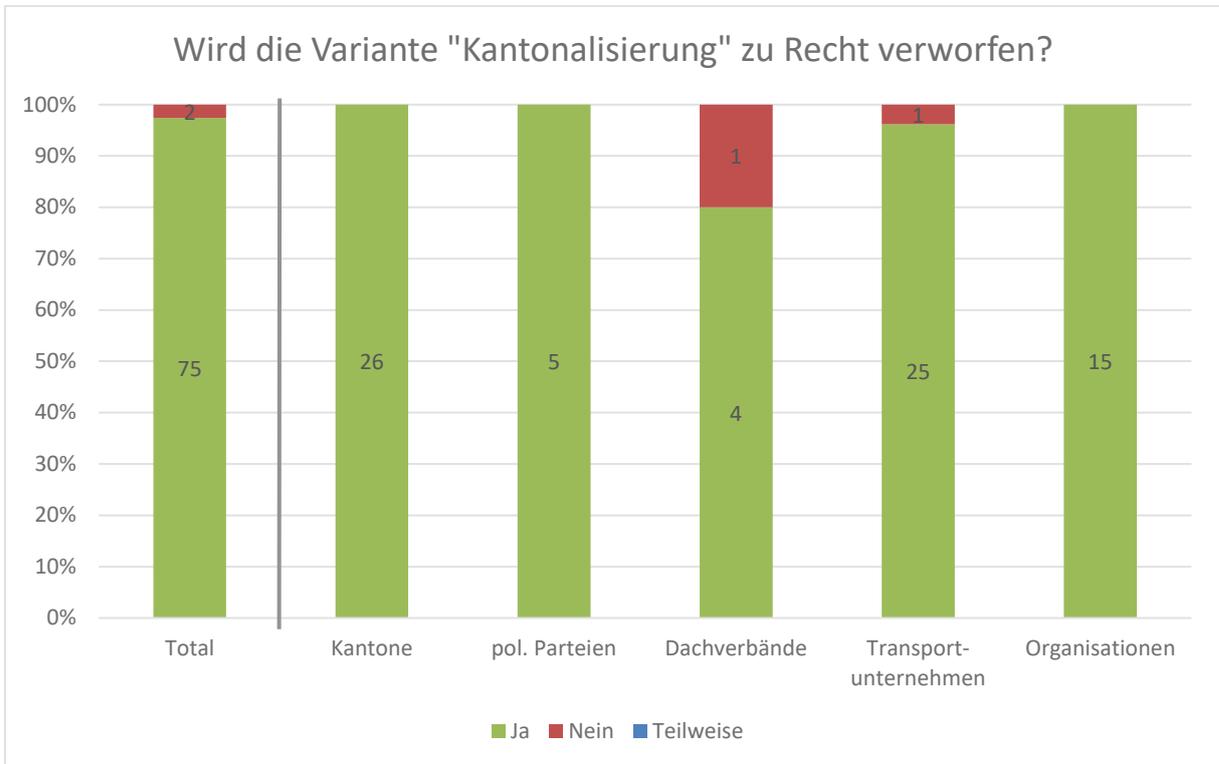
3.2. Grundsatzentscheide zum System

Fragen 4a/b zur Variante «Kantonalisierung»

Frage 4a: Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

Grundtenor

77 Vernehmlassungsteilnehmende haben die Frage zur «Kantonalisierung» beantwortet. Bis auf zwei Antworten ist man sich geschlossen einig, dass diese Variante zu Recht verworfen wird. Die grosse Mehrheit findet, dass eine übergeordnete gesamtschweizerische Koordination für den öffentlichen Verkehr, als verzahntes System, notwendig und die Oberaufsicht durch den Bund wichtig ist. Mit der Variante «Kantonalisierung» wären mehr Bestelldifferenzen zwischen den Kantonen zu erwarten.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	-
Parteien	CVP, FDP, SP, Grüne, GLP	-	-
Dachverbände	SAB, SSV, SGB, Travail.Suisse	-	economiesuisse
öV-Branche	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB	-	tpg
Organisationen	BFU, SEV, Gem.Verband öV Oberengadin, cP, IGöV, IGöV Ostschweiz, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	-	-

Mit Ausnahme von zwei Stellungnahmen sind sich alle Vernehmlassungsteilnehmenden einig, dass die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen wird (**JA**). Der Grossteil der Teilnehmenden erachtet eine **übergeordnete Koordination** für den öffentlichen Verkehr als **gesamtschweizerisch verzahntes System** als äusserst zentral (5 Kantone, SP, SAB, 4 TU, LITRA). Viele RPV-Linien führen **über Kantongrenzen** hinaus, was eine übergreifende Sichtweise erforderlich mache (7 Kantone, die Parteien FDP, Grüne, SP, glp, der SSV sowie Travail.Suisse, 8 TU, 3 Organisationen). Reisedistan-



zen nähmen zudem kontinuierlich zu und der nationalen beziehungsweise interkantonalen Koordination komme verstärkte Bedeutung zu (AG). Die Oberaufsicht durch den Bund stelle sicher, dass die Verkehrserschliessung interkantonal nach den **gleichen Standards** erfolge (NW, VD, BOS). Bei der Variante «Kantonalisierung» wären mehr **Bestelldifferenzen** (ZG) zwischen den Kantonen zu erwarten und der **Einfluss der Besteller** gegenüber den nationalen Transportunternehmen würde geschmälert (VD). Es sei auch wichtig, dass der Fern-, Güter- und Regionalverkehr sowie die Bahninfrastruktur **integral** geplant würden und eine nationale Koordination mit der Bahninfrastruktur stattfände (SZ, SO, SH). Weiter wird angefügt, es wäre nachteilig, wenn landesweite öV-Systeme **einzelnen Kantonsinteressen** untergeordnet würden (TL, TRAVYS, TRN, IGöV, transfair). Der RPV ist gemäss dem Grossteil der Rückmeldungen der Vernehmlassungsteilnehmenden eine **Verbundaufgabe**; der Bund dürfe sich nicht aus der **Definition des Grundangebots** zurückziehen (5 Kantone, CVP, BERNMOBIL). Der Bund solle einen schweizweiten finanziellen **Ausgleich** schaffen (ABAG, MGB). Zusätzlich wird vorgeschlagen, die totale Entflechtung der Bestell- und Finanzverantwortung im Bus- und allenfalls Bahnbereich im Rahmen des allgemeinen Projektes **«Aufgabenteilung II»** zu prüfen (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Weiter wird vorgeschlagen, statt einer Kantonalisierung sei eine **Regionalisierung der RPV-Bestellungen** anzustreben (UR, BLS, MGB).

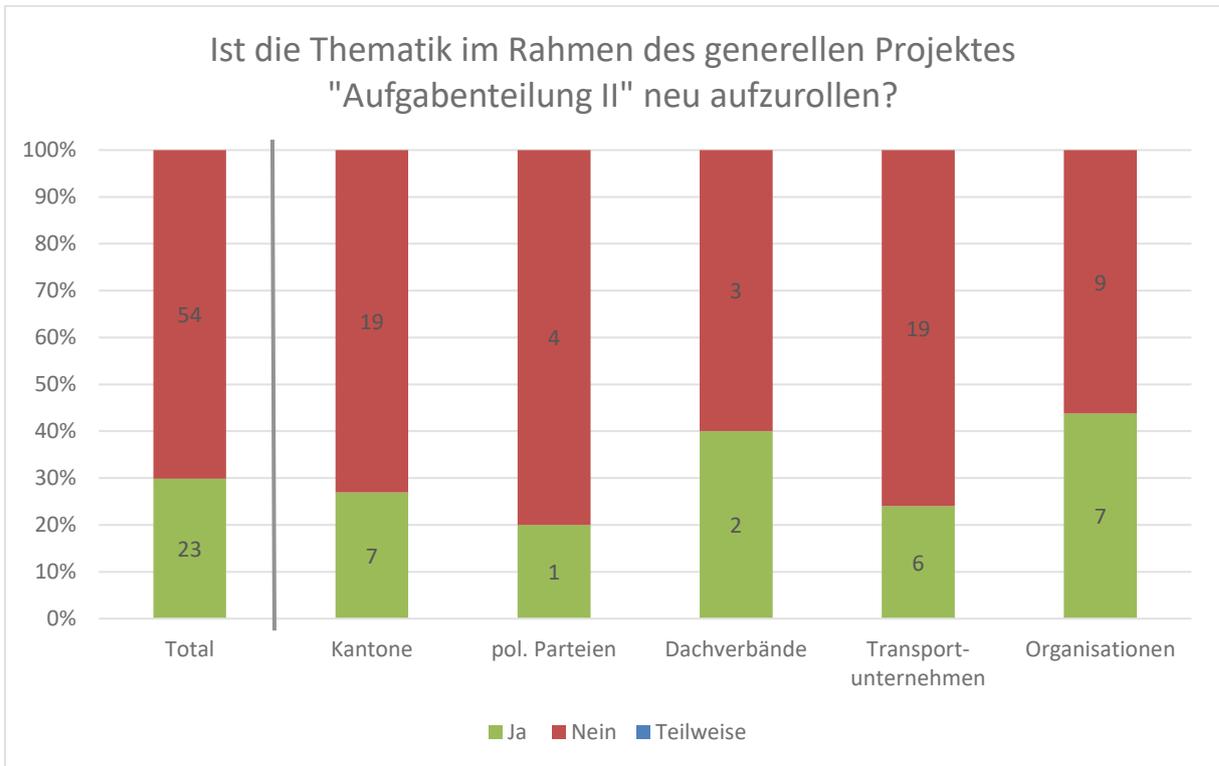
Mit **NEIN** antworten die economiesuisse und der tpg. Die economiesuisse führt aus, dass die Möglichkeiten mit der Variante «Kantonalisierung» offengehalten werden müsse. Im Rahmen der «Aufgabenteilung II» erfolge eine gesamtheitliche Betrachtung, die allenfalls zur vertieften Prüfung der Variante «Kantonalisierung» führen solle.

Die WEKO lässt die Beantwortung der Frage offen, da aus wettbewerblicher Sicht zusätzliche Informationen für eine Beurteilung nötig wären.

Frage 4b: Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?

Grundtenor

Auf diese Frage sind 77 Antworten eingegangen. Eine grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden (54 von 77) ist der Meinung, dass die Thematik nicht mehr im Rahmen des Projektes «Aufgabenteilung II» aufzurollen ist. Das öV-System solle möglichst einheitlich finanziert und integral geplant werden. Die befürwortende Minderheit (23 von 77) findet, dass die Frage der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantone, aber auch die Frage der Lastentragung zwischen städtischen und ländlichen Kantonen, neu zu betrachten ist. Ausserdem sind die Befürworter der Meinung, dass verschiedene Verbundaufgaben entflechtet werden müssen.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, UR, ZG, AR, SG, GR,	-	LU, SZ, OW, NW; GL, FR, SO, BS, BL, SH, AI, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU
Parteien	GLP	-	CVP, FDP, SP, Grüne
Dachverbände	SAB, economiesuisse	-	SSV, SGB, Travail.Suisse
öV-Branche	FART, SZU, VBG, VBZ, zb, ZVV	-	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, BVB, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl
Organisationen	BFU, Gem.Verband öV Oberengadin, RAILplus, WEKO, cP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	-	SEV, IGöV, IGöV Ostschweiz, LITRA, SWISS-RAIL, transfair, VöV, VCS, vpod

Die Minderheit befürwortet (**JA**) ein erneutes Vertiefen der Thematik im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II». Die Befürworter schlagen vor, dass einerseits die Frage der **Aufgabenteilung** zwischen Bund und Kantone aber auch die Frage der **Lastentragung** zwischen städtischen und ländlichen Kantonen andererseits neu zu betrachten seien (UR, ZG, GR). Mit diesem Projekt bestehe die Chance, den **Föderalismus** (GR) und das **Äquivalenzprinzip** (economiesuisse) zu stärken. Es herrscht die Meinung vor, dass verschiedene **Verbundaufgaben** entflechtet werden könnten (GR, SAB, economiesuisse). Economiesuisse erwartet, dass die RPV-Reform **kein Vorgriff** auf die weiteren Arbeiten des Projekts «Aufgabenteilung II» darstellt.

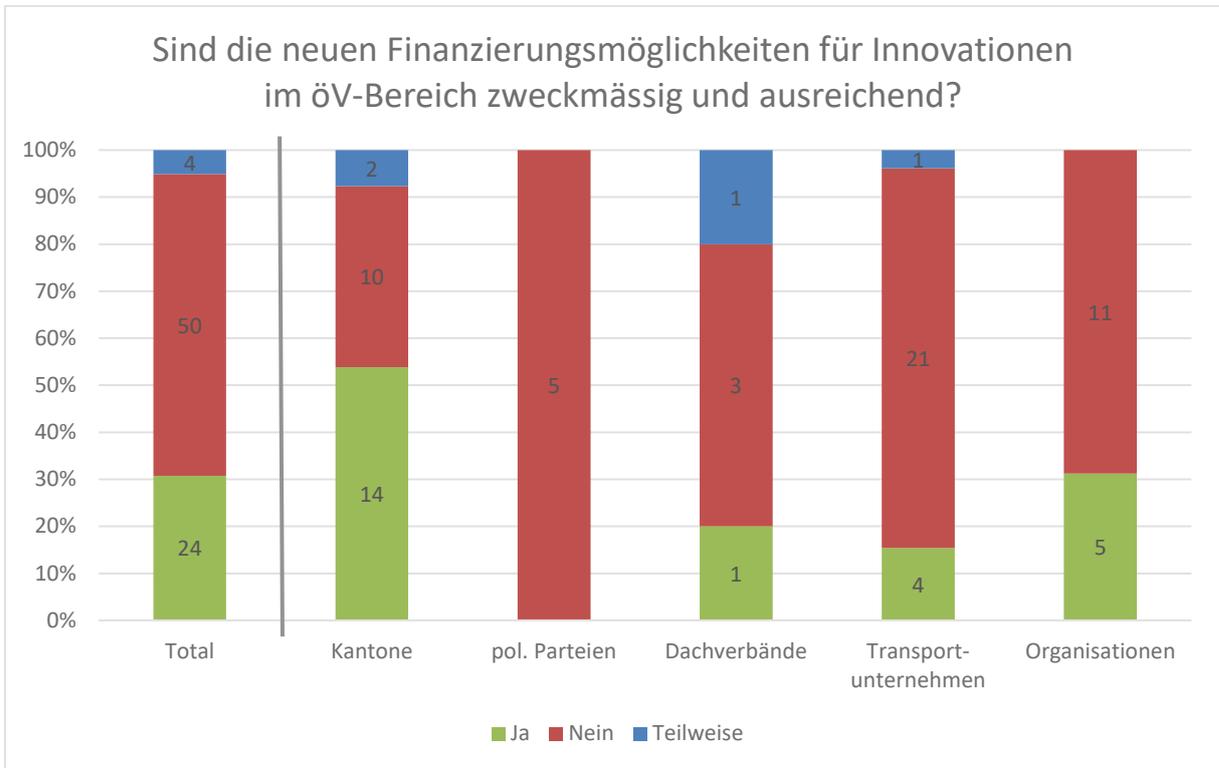


Eine klare Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden lehnt eine erneute Prüfung der Thematik im Rahmen des Projekts «Aufgabenteilung II» ab (**NEIN**). Das öV-System solle möglichst **einheitlich finanziert** und **integral** geplant werden (SH, TG). Der öffentliche Verkehr solle in **Verkehrsräumen** bestellt werden und diese stimmten nicht immer mit den **Kantonsgrenzen** überein (AG, SP, SGB, 7 TU, VöV). Die Kantonalisierung hebe **Schnittstellen** nicht auf, sondern verschiebe sie oder kreierte neue (AG). In der Realität seien die Verkehrsströme in der kleinräumigen Schweiz sehr **verflochten** (Anteil interkantonale Bahn: 60%; Anteil interkantonale Linien Bus/Schiff: 15%) (SP, PostAuto, SBB, TL, TRN, VöV). Wichtig sei, dass in den koordinierten Politikbereich des öffentlichen Verkehrs **keine kantonalen Einzelinteressen** einflössen (SP). Vermerkt wird zudem, dass das schweizerische System nicht mit den **Dimensionen** des deutschen Systems vergleichbar ist (AG). Die Bestellung des RPV ist eine **Verbundaufgabe** zwischen Bund und Kantonen (5 Kantone). Der RPV sei ein **nationales Anliegen** und ihm soll auch nationale Bedeutung geschenkt werden (SP, PostAuto, SOB, TL, TRN). Weiter wird darauf hingewiesen, dass die Thematik bereits während des Reformprojekts umfassend geprüft und abgelehnt wurde (VS, GE). Eine erneute Prüfung sei zudem nicht nötig, da mit beiden Varianten der jetzigen Vorlage die **drei Rechtsgrundsätze** (Subsidiarität, Steueräquivalenz und die organisatorische und finanzielle Autonomie der Kantone) eingehalten werde (GE).

Frage 5: Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?

Grundtenor

Es sind 78 Antworten zu dieser Frage eingegangen. Für rund zwei Drittel (50 von 78) sind die Mittel für Innovationen im öV-Bereich nicht zweckmässig und ausreichend. Ein Grossteil der Teilnehmenden ist der Meinung, dass die Mittel zu knapp bemessen sind und der administrative Mehraufwand zu gross ist. Die zustimmenden Vernehmlassungsteilnehmenden (24 von 78) anerkennen, dass Doppelspurigkeiten vermieden werden können und finden es positiv, wenn grössere Innovationsprojekte nicht parallel durchgeführt werden.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, AI, SG, AG, VD, VS, GE	SH, BL	LU, UR, SZ, OW, BS, GR, TG, TI, NE, JU
Parteien	-	-	CVP, FDP, SP, Grüne, GLP
Dachverbände	SGB	SAB	SSV, economiesuisse, Travail.Suisse
öV-Branche	SZU, Thurbo, VBG, ZVV,	ABAG	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, FART, MGB, Post-Auto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organisationen	SEV, HKBB, IGöV Ostschweiz, SBS, vpod	-	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV; LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, cP, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

Eine Minderheit erachtet die Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen als ausreichend (**JA**). Die Befürworter werten die **Vermeidung von Doppelspurigkeiten** und die **Koordination von Entwicklungen** als positiv (NW, VD). So könne verhindert werden, dass grössere Innovationen parallel von mehreren Transportunternehmen entwickelt würden (AG, VS, NW). Der Kanton Zug verlangt die gezielte Finanzierung von konkret definierten Innovationen. Die Kantone Genf und Bern schlagen vor, in regelmässigen Abständen zu **prüfen**, inwiefern die finanziellen Mittel ausreichen. Es wird davon ausgegangen, dass die Mittel primär dem **Anschub von Projekten** dienen (NW). Weiter soll garantiert werden, dass über Innovationen **rasch und dezentral entschieden** wird (SG) und dass die **Absprache mit den Bestellern** und die **Transparenz** eingehalten werden (SO). Die Möglichkeit Innovationen



aus den **Reserven der TU** zu finanzieren oder in die **Offerte einzurechnen** wird vor dem Hintergrund eines **Wettbewerbs der Ideen** als positiv beurteilt (AG). Als positiv angesehen wird auch, dass sich **Dritte** finanziell an Projekten beteiligen können (GE). Nicht im Sinn des **Bestellverfahrens** sei es, Innovationen mitzufinanzieren (SBS).

Die vereinzelt Vernehmlassungsteilnehmenden, die mit **TEILWEISE** geantwortet haben, weisen darauf hin, dass bei einem zu tiefen Betrag die Gefahr besteht, dass notwendige Innovationen **gebremst** werden (BL). Die vorgeschlagene Innovationsförderung gehe in die richtige Richtung, jedoch noch nicht weit genug (SAB, ABAG). Aus Sicht der SAB sollen die Bahnunternehmen noch mehr Freiheiten zur Innovationsförderung erhalten. Bezüglich der **Koordination** der Innovationsprojekte und der **Entscheidung** über die Verwendung des Betrags wird als wichtig empfunden, dass alle **zentralen Akteure** (KöV, KKDöV, BAV, VöV) im **Entscheidungsgremium** vertreten sind (BL).

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden empfindet die Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich **nicht zweckmässig und ausreichend (NEIN)**. Ein Grossteil der ablehnenden Vernehmlassungsteilnehmenden ist der Meinung, dass die Mittel **zu knapp** bemessen sind (9 Kantone, CVP, SP, glp, 4 TU, 3 Organisationen). Die Mittel für Innovationen sollen in einem **angemessenen Verhältnis** zum Umsatz der RPV-Branche stehen (PostAuto). Um die notwendigen Innovationen voranzutreiben, damit der RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig bleibe, müssten **mehr Finanzierungsmöglichkeiten** und **weitere Lösungen** gefunden werden (CVP, SP, VCS). Die Innovationen sollen zudem nicht über den RPV-Kredit, sondern über eine **neue Kreditrubrik** finanziert werden (GR). Kronawitter Innovation schlägt vor, dass beispielsweise 5-10% des **Bahninfrastrukturfonds BIF** oder des **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF** statt für physische Ausbauten eingesetzt werden könnten. Der Kanton Schwyz rät, auch die **wachsenden Reserven der TU** gemäss Art. 36 PBG für Innovationen zu verwenden. Eine Möglichkeit bestehe in der **zweckgebundenen Verwendung von Überschüssen** zum Beispiel in einem Fonds, woraus die Besteller zusammen mit den Transportunternehmen Mittel für die Weiterentwicklung des Systems nehmen könnten (ZVB). Auch gefordert wird, dass eine **Lockerung der Regeln** für die Gewinnverwendung in die Reform aufgenommen wird (FDP). Einzelne sind der Auffassung, dass die zusätzlichen finanziellen Mittel aus dem Verkehrsbetrieb stammen müssen und nicht aus dem Bundeshaushalt (economiesuisse). Nicht nur Innovationsprojekte, sondern vor allem auch **Projekte mit nationaler oder mindestens übergreifender Wirkung** müssten unterstützt werden (LU). Gefördert werden solle nicht nur der Wettbewerb, sondern auch die **Zusammenarbeit** zwischen den Transportunternehmen (LU, OW). Weiter wird vermerkt, die Hürde über die **Zielvereinbarung** sei umständlich und schaffe kaum **Anreize** (NE, BS, glp, AAGR). Die Regelung solle berücksichtigen, dass Innovationen **rasche, dezentrale Entscheidungen** voraussetzen (BLS, PostAuto, LITRA). Die Vorstellung, dass Innovationen in vier- bis sechsjährigen Zielvereinbarungen abgemacht werden, sei vor diesem Hintergrund nicht praktikabel (glp). Es sei nicht innovationsfördernd, wenn die **Verwaltung** über die Finanzierung von Innovationen entscheide (TG). Die **projektbezogene Finanzierung** sei nicht wirksam, da sie lange und **bürokratisch** sei (FDP, SP, 4 TU, VöV). Der **Verwaltungsaufwand** für den Zugang zu finanziellen Mitteln sei relativ hoch und stelle ein Hindernis dar, so dass auch ein Projekt aufgrund fehlender **Personalressourcen** verzögert oder gar zum Erliegen gebracht werden könne (TRN, zb). Die



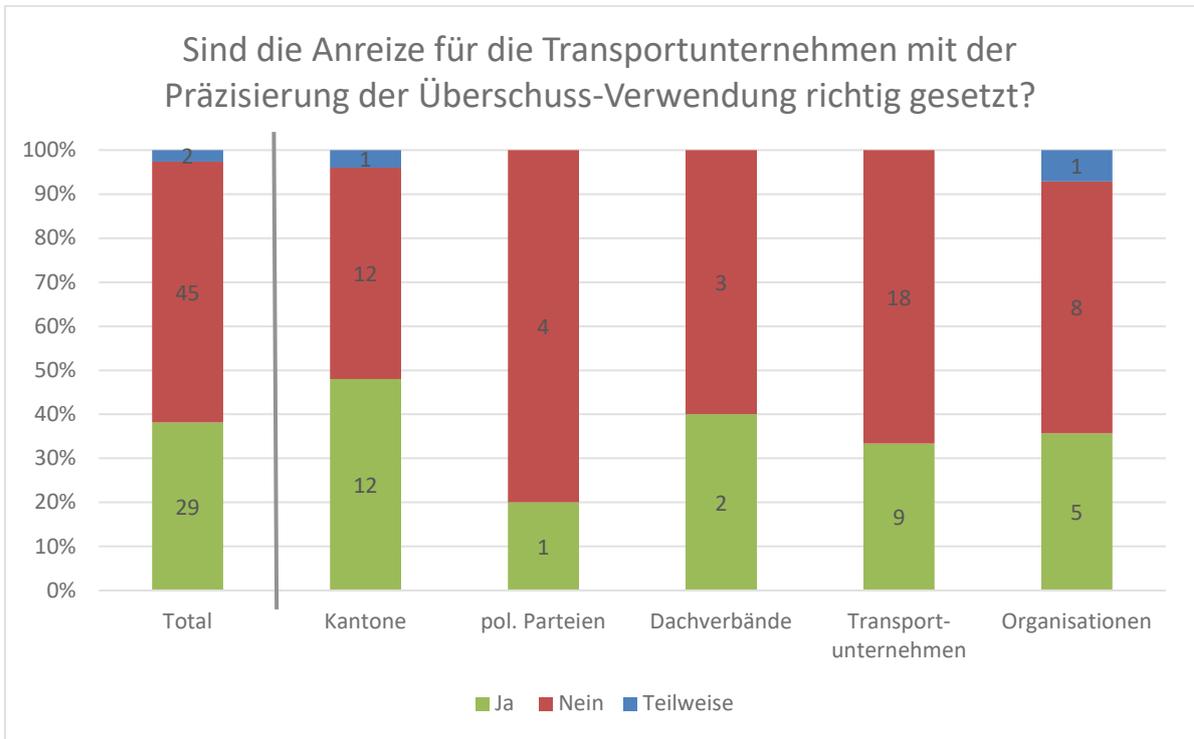
TRN warnt zudem vor den **Effekten des Bonus-Malus-System** in Verbindung mit den Leistungskriterien. Auch für **kleine Transportunternehmen** solle es unabhängig von Drittmarktgeschäften unbürokratisch möglich sein, innovative Projekte in der Branche voranzutreiben (zb, RAILplus). Die Transportunternehmen sollen mehr **unternehmerische Freiheiten** erhalten (CVP, SSV, SAB). Die SOB fordert, für die Finanzierung von Innovationen eine **Innovationspauschale** für künftige Innovationen als Prozentsatz des abgeltungsberechtigten öV-Gesamtaufwand in die Offerte einreichen zu können. Im Hinblick auf die multimodale Mobilität solle die Innovationsförderung auf das **Gesamtmobilitätssystem** ausgerichtet sein und nicht nur auf Teilaspekte (Kronawitter Innovation).

Die WEKO verzichtet auf die Beantwortung dieser Frage, weist jedoch auf die mögliche Anwendung des **Kartellgesetzes** in Bezug auf «Transportunternehmen-übergreifende» Innovationsprojekte hin, sowie auf mögliche **Wettbewerbsabreden** gemäss Art. 5 KG.

Frage 6: Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

Grundtenor

Total haben 76 Vernehmlassungsteilnehmende auf die Frage geantwortet. Knapp 40 Prozent der Befragten (29 von 76) sehen die Anreize mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt. Ein Teil davon begrüsst, dass die Verwendung grundsätzlich gleichbleibt wie bisher, da diese als angemessen betrachtet wird. Eine Mehrheit der Teilnehmenden (45 von 76) sieht die Anreize für Transportunternehmen als nicht richtig gesetzt. Die vorgesehene Präzisierung habe keine Auswirkungen auf die Anreize. Ausserdem wird gefordert, dass die Transportunternehmen mehr Freiheiten bezüglich Überschussverwendung erhalten. Dadurch würde sich auch eine Möglichkeit zur Innovationsfinanzierung ergeben.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, UR, NW, ZG, BL, SG, GR, AG, TI, VS, JU	GL	LU, SZ, OW, FR, SO, BS, SH, AR, AI, TG, VD, NE
Parteien	Grüne	-	CVP, FDP, SP, GLP
Dachverbände	SAB, SGB,	-	SSV, economiesuisse, Travail.Suisse
öV-Branche	ABAG, BOS, CGN, FART, MGB, SZU, tpg, VBG, ZVV,	-	AAGR, BLS, BOB, BVB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBZ, zb, ZVB
Organisationen	SEV, IGöV Ostschweiz, RAILplus, vpod, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung	Kronawitter Innovation	Gem.Verband öV Oberengadin, cP, IGöV, LITRA, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS

Die Minderheit der Teilnehmenden erachten die Anreize mit der Präzisierung der Überschussverwendung als richtig gesetzt (**JA**). Einige Teilnehmende begrüssen, dass die Verwendung im Grundsatz **gleichbleibt** und erachten diese als **angemessen** (4 Kantone, 5 TU). Gemäss den Kantonen Bern und Uri schafft die vorgeschlagene Überschussverwendung genügend **Anreize**, damit die Transportunternehmen haushälterisch wirtschaften. Der Kanton Zug schlägt vor, eine **analoge Regelung für den Umgang mit Verlusten** zu prüfen. Wichtig ist für den Kanton Aargau, dass, wenn Transportunter-



nehmen in einen rein marktwirtschaftlichen Bereich vordringen oder diesen ausbauen, das dazu notwendige Kapital nicht durch Gewinne aus subventionierten Bereichen stammt. Andernfalls würde dies zu einer **Bevorzugung** von konzessionierten Transportunternehmen gegenüber rein marktwirtschaftlich orientierten Transportunternehmen aus der Privatwirtschaft führen (AG).

Zwei Vernehmlassungsteilnehmende erachten die Anreize für Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschussverwendung nur als **TEILWEISE** richtig gesetzt (GL, Kronawitter Innovation). Für Kronawitter Innovation muss das **Redundanzproblem**, das bedeutet, dass viele Akteure die gleiche Entwicklung verfolgen, verbessert werden.

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit der Präzisierung der Überschussverwendung nicht einverstanden (**NEIN**). Gemäss den Rückmeldungen werden die Anreize zum unternehmerischen und effizienteren Arbeiten **nicht verbessert** (FR, Grüne, glp, RA, TRN). Die Kantone Schwyz und Obwalden können nicht nachvollziehen, worin der **Anreiz** besteht, wenn Gewinn ab einer bestimmten Höhe zur freien Verfügung steht. Weiter wird vermerkt, dass für die Schaffung von tatsächlichen Anreizen für die Transportunternehmen **Benchmarks** bereits anlässlich der Offertverhandlungen im unternehmensübergreifenden Vergleich genutzt werden müssten (Turbo). Ein Ausschluss der Gewinnerzielung verbunden mit einem grossen Kontrollapparat zur Einhaltung der Vorgabe führe zu **nachlassenden Anstrengungen** in der Prozessoptimierung und Innovationsförderung (AAGR). Das System berge ein **Missbrauchsrisiko** und entsprechenden **Kontrollaufwand** (economiesuisse). Es wird gefordert, dass die Transportunternehmen mehr **Freiheiten und Flexibilitäten** für die Verwendung ihrer selbsterwirtschafteten Überschüsse erhalten (AI, BS, CVP, FDP, IGöV). Der Kanton Appenzell Innerrhoden fordert eine begrenzte **Lockerung der Gewinnverwendung**. IGöV fordert, die für Zukunftsprojekte verfügbaren Gewinnanteile massvoll zu erhöhen. Von einigen Vernehmlassungsteilnehmenden wird vorgeschlagen, **50% des Gewinns als frei verwendbar** zu definieren (6 TU, LITRA, VöV). Alternativ kann sich die Höhe des frei verfügbaren Gewinnanteils am **durchschnittlichen Kostendeckungsgrad** des gesamten RPV orientieren (SOB). Andere Vernehmlassungsteilnehmende schlagen vor, die Überschussverwendung **komplett frei** zu gestalten und in einen engen Zusammenhang mit den wettbewerblichen Ausschreibungen zu setzen (economiesuisse). Dies würde die zusätzlichen staatlichen Transfers zur Innovationsfinanzierung obsolet machen (economiesuisse). Die Kantone Luzern und Obwalden fordern, dass die erzielten Überschüsse im **öV-System** bleiben müssen. Problematisch ist für den Kanton Solothurn, dass **grössere Transportunternehmen** bei geringem Wettbewerb schnell den **Schwellenwert** erreichen, wo sie Überschüsse frei verwenden können. Bei finanziellen Anreizen würden zu hohe Kosten und zu tiefe Erlöse geplant. Transportunternehmen sollen bei Gewinnen - beispielsweise aus veränderten Erlösverteilungsschlüssel, tiefen Zinsen oder Dieselpreisen - die daraus resultierenden Überschüsse in den **Schwankungsreserven** belassen müssen (LU, OW). Die Verwendung des Überschusses solle von **Innovationsprojekten** oder Produktionsverbesserungsmassnahmen abhängig sein, die ganz oder teilweise dem RPV zu Gute kommen (VD, NE, SSV). Dies aus Sicht der **Nachhaltigkeit**, damit genügend Mittel vorhanden sind, um Innovationen zu Gunsten der Verkehrsminderung und der Nachhaltigkeit voran zu treiben (SP). Die SP und der VCS schlagen vor, 50% des Gewinns für nachhaltige Innovationen freizugeben. Die restlichen 50% sollen zur Deckung von zukünftigen Verlusten einer **Spezialreserve** zugewiesen werden (SP, VCS, VöV, RAILplus). Im Ausschreibungsverfahren solle eine **Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung** erlaubt werden, im Gegenteil zur Direktvergabe, wo der Gewinn im öV-System bleiben und nicht zur



freien Verfügung stehen solle (SH, TG, TL, TRAVYS, LITRA, VöV, RAILplus). Diese Forderungen basieren auf den Projektbesprechungen des letzten Jahres und dem damals vorliegenden Vorschlag des Bundes. Die freie Gewinnverwendung von lediglich 33% des Überschusses trage zur **Überschuldung** der öffentlichen Verkehrsunternehmen bei (tpf). Benötigt würden Mittel für die **Qualifizierung von Personal** sowie den **Erhalt von guten Arbeitsbedingungen** vor dem Hintergrund der Geschäftsentwicklung und den Herausforderungen der Digitalisierung (Travail.Suisse, transfair). TRN findet es notwendig, dass die finanziellen und personellen Ressourcen vorhanden sind, damit Unternehmen innovativ, **handlungsfähig und reaktionsschnell** agieren können.

Eine allgemeine Antwort ist aus Sicht der WEKO nicht möglich, da Anreize nur im Fall der Umsetzung der Variante «Teilentflechtung» und für den Busbereich jeweils nur spezifisch bei der Bestellung des Angebots durch die Kantone gesetzt werden.

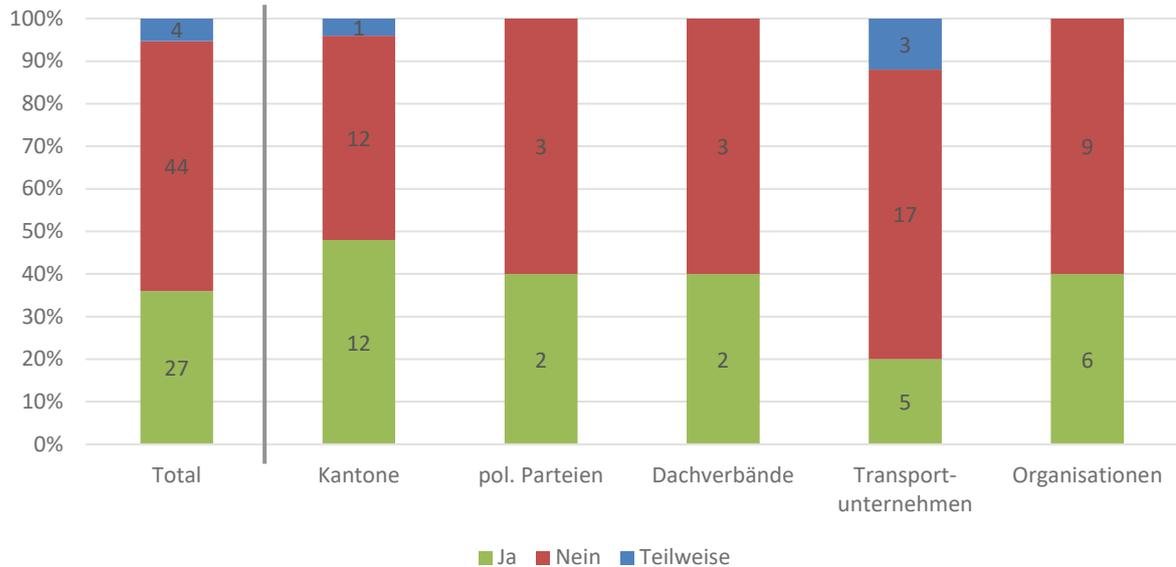
Frage 7: Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?

Grundtenor

Insgesamt haben 75 Vernehmlassungsteilnehmende die Frage 7 beantwortet. Deutlich mehr als die Hälfte (44 von 75) der Stellungnahmen finden, dass der Bund bei der Bemessung der Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, nicht verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden soll. Begründet wird diese Antwort damit, dass neben den wirtschaftlichen auch regionalpolitische, volkswirtschaftliche und umweltpolitische Kriterien berücksichtigt werden müssten. 27 von 75 Teilnehmenden befürworten die verstärkte Anwendung der wirtschaftlichen Kriterien im Sinne der Effektivität, Effizienz und Wirtschaftlichkeit. 4 von 75 Teilnehmenden sind teilweise einverstanden. Gefordert wird, dass die Kantone Einfluss in das Bemessungssystem nehmen können, die Abgrenzung des Ortsverkehrsanteils angepasst wird und neue Angebote berücksichtigt werden.



Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, LU, NW, ZG, SO, BS, AR, AI, SG, AG, TG	SH	UR, SZ, OW, GL, FR, BL, GR, TI, VD, VS, GE, JU
Parteien	FDP, Grüne, SP	-	CVP, GLP
Dachverbände	SSV, economiesuisse	-	SAB, SGB, Travail.Suisse
öV-Branche	BLS, BVB, FART, Post-Auto, zb,	SZU, VBZ, ZVV	AAGR, ABAG, BOB, BOS, CGN, MGB, RA, SOB, BERNMOBIL, Turbo, TL, tpf, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organisationen	Gem.Verband öV Oberengadin, cP, IGöV Ostschweiz, RAILplus, WEKO, Kronawitter Innovation	-	SEV, IGöV, LITRA, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Bergbevölkerung

Deutlich weniger als die Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützen es, wirtschaftliche Kriterien verstärkt anzuwenden (**JA**). Die verstärkte Anwendung von wirtschaftlichen Kriterien ist aus Sicht der FDP **wünschenswert**. Gewisse Teilnehmende verweisen auf die **Prinzipien der Effektivität, der Effizienz und der wirtschaftlichen Orientierung**, die durch die verstärkte Anwendung der wirtschaftlichen Kriterien befolgt werde (SG, WEKO). Die Anwendung ermögliche es, **finanzielle Mittel richtig einzusetzen**, insbesondere da, wo die Bevölkerungsdichte in Randregionen vorhanden ist, und **touristische Regionen** gewillt sind, auf den öV umzulagern (Gemeindeverband öV Oberengadin). Durch eine strengere Ausgestaltung an den Wirtschaftlichkeitskriterien im Bestellprozess könne



die **konsequente Nachfrageorientierung** gefördert werden. Sinnvoll wäre eine **Ergänzung von Art. 7 ARPV**, um Kriterien wie die Vollkosten pro Personenkilometer, die Auslastung (Personen/Platzkilometer) oder den Kostendeckungsgrad (Erlös/Vollkosten) zu berücksichtigen (economiesuisse). Weiter wird gefordert, **auch bei Angeboten der Grunderschliessung** wirtschaftliche Kriterien anzuwenden (Kronawitter Innovation). Die Kriterien sollten die **Grösse des Transportgefässes** (Fahrzeuggrösse) und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen (BE). Die **heutigen Kriterien** für die Definition des RPV und die Bestimmungen des Überangebots sowie des Linienerlaufs seien zwingend **anzupassen**. Der Kanton Nidwalden möchte, dass die angewandten wirtschaftlichen Kriterien von den Kantonen in einem gewissen Umfang **beeinflussbar** sind. Dem Kanton Basel-Stadt und dem SSV ist wichtig, dass die Anwendung der wirtschaftlichen Kriterien nicht zu einer **Sparübung** wird. Der Kanton Zug möchte, dass auf formale Ausschlusskriterien, wie «**Parallelverkehr**», **verzichtet** wird. Für das Bahn- und das Busangebot soll zukünftig nicht mehr der **gleiche Nachfrage-Grenzwert** gelten. Die Kürzung der Mitfinanzierung des Bundes soll prozentual und ohne Toleranz erfolgen. Zudem soll die **Abgrenzung des Ortsverkehrsanteils** einer RPV-Linie abgeschafft oder angepasst werden. Die Definition des Ortsverkehrs mit der Distanz von 1,5 Kilometer zum nächsten Bahnhof ist gemäss dem Kanton Thurgau willkürlich. Für die glp ist es wichtig, dass der Bund dafür sorgt, dass im Verkehrswesen **externe Kosten** – verursacht insbesondere durch Treibhausgas-, Lärm- und Schadstoffemissionen – konsequent **internalisiert werden** (Forderung nach Mobility-Pricing). Wichtig sei die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten, um in peripheren Regionen und ländlichen Gebieten für schwach nachgefragte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können (PostAuto). Der **Preiskampf** zwischen Bahn und Strassen sowie öV und Privatverkehr infolge zu geringer Kosten-/Nutzenverhältnisse, solle nicht unnötig zu Lasten der Bahn und des Gesamtsystems öV verschärft werden (RAILplus). Der Kanton Zürich hält fest, dass **ohne Kenntnis der neuen Kriterien nicht beurteilt** werden kann, inwieweit diese auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen mit der Sicherstellung der Grundversorgung und den verkehrlichen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht werden können.

Bei den **TEILWEISE** einverstanden Teilnehmenden wird zusätzlich gefordert, dass die Kantone im **Bemessungssystem** Einfluss nehmen können und die **Auswirkungen** des Systemwechsels vor dem Entscheid abgeschätzt werden können (SH). Zudem soll die **Abgrenzung des Ortsverkehrsanteils** angepasst oder abgeschafft werden und **neue Angebote** sollen auch in der Einführungsphase berücksichtigt werden (SH). Die SZU, der VBZ und der ZVV geben an, dass ohne Kenntnis über die neuen Kriterien **keine Beurteilung** vorgenommen werden könne.

Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden lehnt es ab, dass der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwendet (**NEIN**). Dies mit der Begründung, dass **nicht nur wirtschaftliche Kriterien für die Bemessung ausschlaggebend** sein sollen. Der teilweise Rückzug des Bundes aus der Grunderschliessung würde primär die **Rand- und Bergregionen** treffen. Der RPV solle weiterhin die **Anbindung** sämtlicher Randregionen an das öV-System gewährleisten. Eine **Zweiklassengesellschaft** für ländliche, finanz- und einwohnerschwache Regionen sei zu verhindern. Wirtschaftliche Kriterien dürften nicht zu einer **Verschlechterung der Verkehrssicherheit** führen. Auch Elemente der **Kantonspolitik oder der regionalen Wirtschaftsentwicklung** müssten berücksichtigt werden. Es

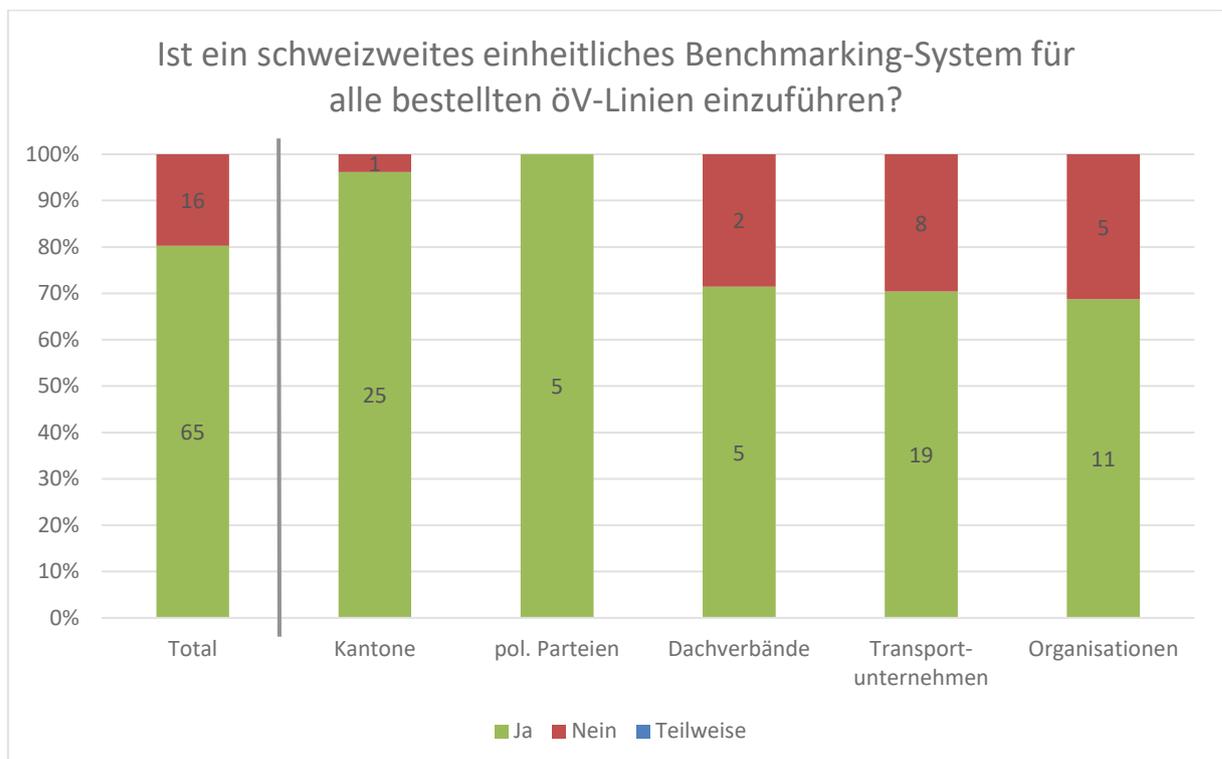


seien daher nicht betriebswirtschaftliche Kriterien, sondern vielmehr die Bedeutung des RPV aus **regionalpolitischer, volkswirtschaftlicher aber auch umweltpolitischer Sicht** in erster Priorität zu berücksichtigen (GR, VS, NE, CVP, SP, Grüne, LITRA, VöV, VCS, ZVB, BOS). Es gelte auch weitere **Versorgungskriterien sowie qualitative Kriterien** wie die Anschlussqualität oder die Reisekette einzubeziehen (tpf, TRAVYS, Thurbo). Gemäss der SP ist die **Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten** wichtig. Die SAB fordert für die Erschliessung dünn besiedelter Gebiete einen **Bonus** einzuführen. In einer modalen Transport-Logik müssten verstärkt **die Servicedimensionen** hervorgehoben werden (RA). Zudem wird vermerkt, dass unter Beachtung der wirtschaftlichen Kriterien der öV seinen **Anteil im Freizeitverkehr** kaum erhöhe (VCS). Einigen Vernehmlassungsteilnehmenden sind **die heutigen Kriterien** bereits **ausreichend** und sollen **beibehalten** werden (SZ, FR, BL).

Frage 8: Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

Grundtenor

81 Vernehmlassungsteilnehmende haben zur Frage, ob ein einheitliches Benchmarking-System für alle öV-Linien einzuführen ist, Stellung bezogen. Eine deutliche Mehrheit (65 von 81) der Teilnehmenden befürwortet ein Benchmarking vor dem Hintergrund der Effizienzsteigerung. Eine Minderheit (16 von 81) der Teilnehmenden lehnt ein nationales einheitliches Benchmarking ab, da nicht auf die besonderen, regionalen Gegebenheiten und Verhältnisse Rücksicht genommen werden kann.





Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	-	ZH
Parteien	CVP, FDP, Grüne, SP, GLP	-	-
Dachverbände	SGV, SSV, SAB, economiesuisse, Travail.Suisse	-	sgv, SGB
öV-Branche	AAGR, ABAG, BLS, BOB, BVB, FART, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, Turbo, TL, tpg, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	-	BOS, CGN, BERNMOBIL, SZU, tpf, VBG, VBZ, ZVV
Organisationen	HKBB, IGöV, LITRA, RAILplus, SWISS-RAIL, transfair, VöV, VCS, WEKO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	-	SEV, Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, vpod, cP

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden bejaht die Frage nach einem Benchmarking (**JA**). Ein Grossteil der Teilnehmenden erachtet ein Benchmarking-System als sehr positiv, da es **Anreize zur Effizienzsteigerung** liefere (4 Kantone, CVP, SP, glp, SSV, SAB, VCS, WEKO, AAGR, economiesuisse). Die Erhaltung beziehungsweise die Erhöhung der **Qualität und Sicherheit der Leistungen** solle dabei im Vordergrund stehen (Travail.Suisse). Das Benchmarking solle sich nicht nur auf die Wirtschaftlichkeit eines Angebots konzentrieren, sondern auch **ökologische Aspekte und Arbeitsbedingungen** sowie die **Kundenorganisation** miteinbeziehen (Grüne, SP, IGöV). Bei einem gemeinsamen Benchmarking-System müsse den **regionalen Besonderheiten** - topografisch oder demografisch -, sowie den verschiedenen **Verkehrsträgern** Rechnung getragen werden (SO, GR). Nur dann könne gewährleistet werden, dass ein nationales Benchmarking allen unterschiedlichen Verkehrsträgern, Linien und geografischen Gegebenheiten **gerecht werde** (GE, SO). Gewisse Befürworter finden es begrüssenswert, wenn **bestehende Benchmarking-Systeme** der Kantone bei der Ausgestaltung berücksichtigt werden (BE, LU, OW, BL, AG, PostAuto). Vorgeschlagen wird jedoch auch, dass die Transportunternehmen **selbst** ein Benchmarking-System entwickeln oder zumindest **auf Augenhöhe mitwirken** (FDP, SP, Travail.Suisse, 9 TU, 5 Organisationen). Einigen Befürwortern ist es wichtig, dass das Benchmarking-System möglichst **einheitlich** umgesetzt wird (VS, GL, glp, SBB, Turbo, LITRA, VCS). Die Transportunternehmen sollen zudem nur einem Benchmarking-System unterstellt sein, denn nach der Einführung eines nationalen Benchmarking-Systems sollen die Kantone und Tarifverbände **auf eigene Systeme verzichten** (SOB). Gewisse Stellungnahmen fordern, dass die Indikatoren für das Benchmarking über die Transportunternehmen und die Besteller hinaus **vertraulich** bleiben, damit nicht die Gefahr besteht, dass Vergleiche vorgenommen werden, die aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten ein **verzerrtes Bild** zeichnen würden (TRN, RAILplus, zb). Der Informationsaustausch könne sich **wettbewerbsfördernd** auswirken, wenn **Informationsasymmetrien** ausgeglichen oder **Forschungskosten** gesenkt werden (WEKO). Ob ein Benchmarking **pro- oder antikompetitive Auswirkungen** mit sich bringt, hänge von der konkreten Ausgestaltung des Informationsaustausches sowie von der **Struktur und den Eigenschaften** des betroffenen Marktes ab (WEKO). Als Grundsatz sei zu fordern, dass der mit dem Benchmarking einhergehende Informationsaustausch auf das für die Erreichung der eigentlichen Benchmarking-Ziele zwingend **Erforderliche**



und damit das **Nötigste** zu reduzieren sei. Dadurch könne die Gefahr umgangen werden, dass im Rahmen des Benchmarkings auch Informationen ausgetauscht werden, die **wettbewerbsbeschränkende Wirkung** entfalten können (WEKO). Gemäss der bisherigen Praxis der Wettbewerbsbehörden ist ein Austausch von sensiblen, nicht zwingend geheimen, jedoch üblicherweise **vertraulich gehaltenen, firmenspezifischen Informationen** grundsätzlich als **problematisch** einzustufen (WEKO). Weiter gelte in Bezug auf die **Aktualität von Informationen** grundsätzlich, dass beim Austausch von aktuellen Daten und Prognosen Vorsicht geboten ist, beim Austausch von historischen Daten hingegen mit weniger kartellrechtlich problematischen Auswirkungen zu rechnen sei (WEKO). Dann sei die **Frequenz** des Informationsaustausches mitentscheidend, denn je öfter Daten ausgetauscht würden, desto einfacher und schneller könnten **Geschäftsstrategien** angepasst beziehungsweise angeglichen werden (WEKO). Gewisse Transportunternehmen befürchten, dass eine strikte Nutzung als Kontroll- und Sanktionierungsinstrument die **partnerschaftliche und kooperative Zusammenarbeit** unter den Transportunternehmen **gefährdet** (SBB, ZVB). Aus dem Benchmarking sollten keine **Massnahmen** abgeleitet werden, die ein Unternehmen **existentiell gefährden oder die Anstellungsbedingungen** betreffen (MGB, Travail.Suisse). Das Benchmarking solle ein **Arbeitsinstrument** bleiben, dass ausschliesslich für die Verbesserung der Dienstleistungen des Systems vorbehalten ist (TRN). Ein Benchmarking-System solle auch für **bedarfsgesteuerte Angebote** möglich sein (Kronawitter Innovation). Einige Vernehmlassungsteilnehmende begrüssen die optionale Einführung eines **Bonus-Malus-Systems** im Rahmen von Zielvereinbarungen (BE, GE). Geeignete **Kriterien und Indikatoren** seien vertieft abzuklären (BE). Mit einem Bonus-Malus-System müsse mit Bedacht umgegangen werden, damit **keine negativen Auswirkungen** auf das Personal folgten (Travail.Suisse, transfair). Das Benchmarking müsse den Anforderungen der **Nachvollziehbarkeit und der Transparenz** gerecht werden (BS, CVP, SP, glp, SSV, AAGR, ZVB, IGöV, LITRA, transfair). Die zusätzliche Transparenz kommt einerseits den Bestellern zugute, die bei der direkten Vergabe einer bestimmten öV-Linie de facto wenig Auswahl an Transportunternehmen hätten und andererseits aber auch der Öffentlichkeit, die sich über die Arbeit der Transportunternehmen informieren könne (glp, SAB). Für **kleine Kantone**, wie den Kanton Zug, ist ein nationales Benchmarking-System hilfreich. Das Benchmarking stelle sicher, dass die definierten Leistungen zu **konkurrenzfähigen Preisen** erbracht würden (AAGR). Damit die Vergleichbarkeit gegeben ist, solle nicht nur der RPV intern verglichen, sondern **auch andere Verkehrsträger** in den Vergleich einbezogen werden (economiesuisse). Der Kanton Nidwalden erachtet ein Benchmarking-System dort als sinnvoll und notwendig, wo **keine Ausschreibungen von Linien** vorgesehen sind. Das Benchmarking-System solle **einfach und nicht kostspielig** sein (FR). Vermerkt wird, dass bei der **Variante «Teilentflechtung»** kein nationales Benchmarking auf Buslinien an denen der Bund beteiligt ist, möglich ist, sondern mehrere kantonale oder regionale Benchmarking nötig sein werden (VD). Für Verkehrsunternehmen, die in mehreren Kantonen oder Regionen tätig sind, sei diese Tatsache kostspielig (VD).

Eine relativ kleine Minderheit lehnt ein nationales Benchmarking ab. Die Problematik wird darin gesehen, dass bei einem nationalen Benchmarking zu wenig auf die **besonderen Verhältnisse und Gegebenheiten** der Kantone Rücksicht genommen werden kann (sgv, tpf, BOS, BERNMOBIL, vpod). Zusätzlich sind die öV-Linien in der Schweiz nicht einheitlich (BOS). Der Kanton Zürich, VBG, VBZ und der ZVV möchten ganz auf ein nationales Benchmarking **verzichten**. Der **Bund** steuere nicht für



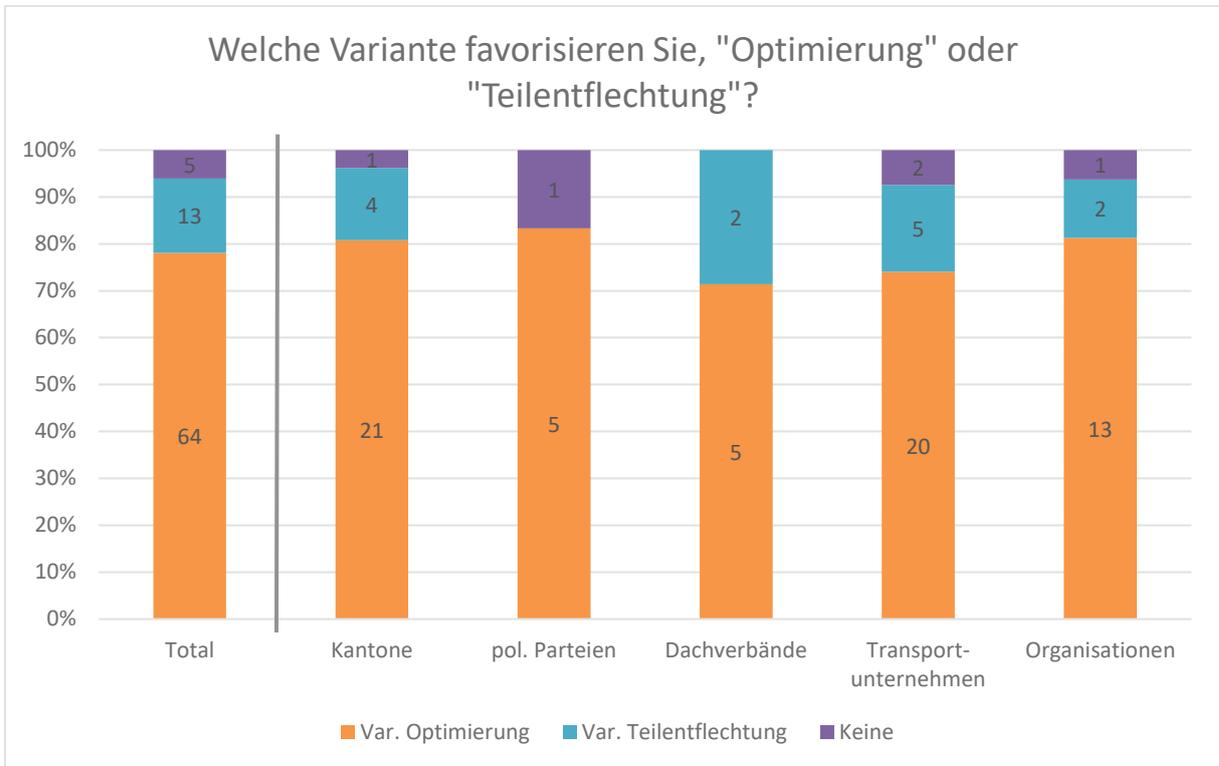
alle Linien finanzielle Beiträge bei und solle deshalb **nicht berechtigt** sein, ein nationales Benchmarking einzuführen (sgv, cP). Wenn dennoch ein Benchmarking eingeführt werde, dann solle es sich zwingend auf die von **Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Linien** beschränken (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Die Variante **«Teilentflechtung»** könne nur unter der Voraussetzung unterstützt werden, wenn auf ein nationales Benchmarking für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt würden, verzichtet würde. Die CNG schreibt, dass für die **Schifffahrt** eine Kalibrierung nicht sinnvoll wäre, da die Angebote und die Frequenz im Schiffsverkehr zu tief seien. Ein nationales Benchmarking zu entwickeln und zu implementieren wird als **komplex und teuer** bezeichnet (tpf). Darüber hinaus ist cP der Ansicht, dass die Festlegung eines Benchmarkings auf der Grundlage von bestehenden qualitativen Indikatoren zu einer Erhöhung des Anteils der **nicht gedeckten Kosten** führen kann. Ein Benchmarking, welches sich alleine an der **Wirtschaftlichkeit** orientiert, sei kontraproduktiv (SGB, vpod). Bei einem Vergleich müssten auch Personalschlüssel, wie **Lohn, Anstellungs- und Arbeitsbedingungen, Altersvorsorge und Ausbildungs- und Weiterbildungsressourcen** der Unternehmen in die Bewertung einfließen (SGB, SEV, vpod). Zudem wird die **schlechte Erfahrung** mit den Benchmarking-Vergleichen aufgeführt (BERNMOBIL). Ein Vorschlag ist, auf das Benchmarking zu verzichten und **einfache und vergleichbare Leistungsdaten** zu erheben (BERNMOBIL). Damit zusammen hängt die Befürchtung von starkem **zusätzlichen Aufwand** für die Besteller und die Transportunternehmen (Gemeindeverband öV Oberengadin, SBS, SEV). Nicht ausser Acht gelassen dürfe, dass der RPV kein offener, privatwirtschaftlicher, sondern ein **subventionierter und regulierter Markt** ist (SEV).

3.3. Wahl und Ausgestaltung der Varianten

Frage 9: Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?

Grundtenor

82 Teilnehmende nehmen zu den beiden Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung» Stellung. Die grosse Mehrheit der Teilnehmenden (64 von 82) favorisiert dabei die Variante «Optimierung». Die Variante «Optimierung» entspricht für die meisten Teilnehmenden der Zielsetzung der Reform und baut auf dem bewährten Vorgehen auf. Nur ca. ein Sechstel der Teilnehmenden (13 von 82) spricht sich für die Variante «Teilentflechtung» aus, da dem Prinzip der Subsidiarität Rechnung getragen wird und die Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen dem Orts- und Regionalverkehr entfallen. 5 von 82 Teilnehmenden sprechen sich für keine der Varianten aus, da der Status quo bevorzugt wird.



Im Einzelnen

	Variante «Optimierung»	Variante «Teilentflechtung»	keine
Kantone	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU	ZH, ZG, SG, NE	FR
Parteien	CVP, FDP, Grüne, SP, GLP	-	SVP
Dachverbände	SGV, SSV, SAB, SGB, Travail.Suisse	sgv, economiesuisse	
öV-Branche	AAGR, ABAG, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB	SZU, tpg, VBG, VBZ, ZVV	BLS, tpf
Organisationen	SEV, HKBB, IGöV, IGöV Ostschweiz, LITRA, RAILplus, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation	BFU, cP	Gem.Verband öV Oberengadin

Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt die **Variante «Optimierung»**. Gesamthafte kann die Variante «Optimierung» gemäss den Teilnehmenden den **Zielsetzungen** der Reform besser entsprechen, da sie auf **bewährtem** Vorgehen basiere. Für viele Vernehmlassungsteilnehmenden ist die **interkantonale Zusammenarbeit** aufgrund der kantonsüberschreitenden Buslinien zentral (BE, AG, FDP, SP, SGV, Travail.Suisse, BOS, SBB, TL, ZVB, LITRA, SWISSRAIL). Der öffentliche



Verkehr ist ein stark vernetztes System und eine klare **Verbundaufgabe** (AG, SSV, CNG). Der Bund solle im gesamten Verfahren eine **übergeordnete Klammerfunktion** innehaben und das **Busangebot** mitbestellen (AI, HKBB, VCS). Die **fehlende Aufsicht des BAV** bei den Busunternehmen sei ein Nachteil der Variante «Teilentflechtung» (LU, SZ). Bei national und interkantonal tätigen Unternehmen sei eine **gesamtschweizerische Betrachtung** wichtig, da bei der Beurteilung von Offerten im Busbereich Inputs aus anderen Regionen dienlich sein könnten und der Bund über den **Überblick** aller Leistungen verfüge (AG, BE). Solange die Aufsicht über Bestell- und Finanzierungsprozesse beim Bund bleibe, seien auch die **finanziellen Risiken** für die Kantone überschaubar (SZ). Zudem würden die **Kleinbesteller** geschwächt, wenn sie den Bund als Mitbesteller verlieren (TG, JU). Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass mit der Variante «Teilentflechtung» das Rechnungswesen von reinen Strassentransportunternehmen, wie beispielsweise der PostAuto, **nicht mehr vom Bund kontrolliert** und kein Einfluss genommen werden könne (VD, JU). Das BAV nehme für den Busverkehr eine wichtige Bedeutung ein, wie die **Post-Auto Affäre** aufgezeigt habe (AG, VS, GE). Es sei dementsprechend angebracht, dass der Bund bei der Finanzierung sowie im Bestellprozess seine **Verantwortung** als öffentlicher Besteller wahrnehme (SGV, SGB, BERNMOBIL, VCS, vpod). Überwiegend sind sich die Teilnehmenden einig, dass die Variante «Teilentflechtung» **Zusatzkosten** und einen **erhöhten Koordinationsaufwand** für die Kantone generiert (LU, OW, BE, SZ, AG, SSV, TL, zb, HKBB). In der Variante «Teilentflechtung» müssten die Kantone **Regeln und Strukturen** einführen, um die Bestellung zu koordinieren und Streitfälle zu regeln (LU, SZ). Die Variante «Optimierung» garantiere die **Einheitlichkeit des Verfahrens** sowie die Sicherstellung des **partizipativen Planungsprozesses** (BE, BS, UR, TL, TRAVYS, LITRA). Bei grösserem Spielraum für die Kantone würden sich mit der Zeit die Verfahren von Kanton zu Kanton unterscheiden, was die **Komplexität** erhöhe (BE, BL, VD, VCS). Die Variante «Teilentflechtung» würde dadurch keinen substanziellen **Effizienzgewinn** beim Bestellprozess des Orts- und Regionalverkehrs einbringen (Grüne). Schnittstellen zwischen dem Regional- und Ortsverkehr würden heute problemlos einheitlich bewirtschaftet (BE). Eine weitere Bemerkung betrifft die **indexierten Bundesbeiträge**, bei denen die regionalen Veränderungen und die Bevölkerungsentwicklung nicht mitberücksichtigt werden (OW, VD). Die Gefahr bestehe, dass die Kantone mit einem heute gut ausgebauten Busangebot **bevorzugt**, während die Kantone mit einem weniger gut ausgebauten Busangebot bestraft würden (BE). Dies widerspreche dem **Gebot der Gleichbehandlung** (BE, VD). Kritisch angesehen wird, dass mit der Variante «Teilentflechtung» die Kantone **Ausnahmeregelungen im Tarifwesen** des direkten Verkehrs durchsetzen könnten (SP). Dadurch wird das Tarifwesen unübersichtlich und fragmentierter (SP). Eine **gemeinsame Finanzierung** von Bund und Kanton für den öffentlichen Verkehr (Fern-, Regional- und Ortsverkehr) solle angestrebt werden (TG). Dadurch sei die Entwicklung eines **einheitlichen und einfachen Tarifsystems** möglich (TG). Durch die unterschiedliche Finanzierung von Bus und Bahn würden **Fehlanreize** geschaffen (BE, VD, glp, BERNMOBIL). Für einen Kanton könne es beim Umstellungsentscheid möglicherweise lukrativer sein, den Zug beizubehalten, obwohl gesamtwirtschaftlich ein Bus effizienter wäre (BE). Die Variante «Teilentflechtung» stelle keine konsequente **Entflechtung** dar, da der Bund sich weiterhin finanziell am Bus- und Schiff-RPV beteiligt (glp). Bei der **Mitfinanzierung** handle es sich um gebundene Mittel, die das Parlament im Budgetprozess nicht beeinflussen könne. Der Anteil der **gebundenen Mittel** im Bundesbudget sei bereits heute schon sehr hoch und sollte nicht weiter erhöht werden (glp). Die Vari-



ante «Teilentflechtung» wird als **irreversible Massnahme** angesehen, wohingegen die Variante «Optimierung» **weiterentwickelt** werden könne (SO, BS). Die SAB favorisiert eine Variante «**Optimierung +**».

Die Befürworter der Variante «Teilentflechtung» fordern, dass dem **Prinzip der Subsidiarität** konsequent Rechnung getragen wird (ZH, VBG, ZVV). Die Variante «Teilentflechtung» sei vor dem Hintergrund der derzeit laufenden Arbeiten zur Überprüfung der **Aufgabenteilung** zwischen Bund und Kantonen zu begrüessen (SG, cP). Zudem entfielen mit der Variante «Teilentflechtung» die **Abgrenzungsschwierigkeiten** zwischen dem Orts- und dem Regionalverkehr im Busbereich (ZH, sgV, ZVV). Auch die Finanzierung durch die Indexierung der Bundespauschale werde **verlässlicher und berechenbarer** (ZH, ZVV). Bei der Variante «Optimierung» wird das **unflexible Bestellverfahren** kritisiert, bei dem der Bundesbeitrag pro Linie für eine bestimmte Anzahl Kurse offeriert, vereinbart und abgerechnet werden müsse (ZG). Auch über die Variante «Teilentflechtung» hinaus bestünden verschiedene Möglichkeiten, um die **Preis- und Kostentwicklung** positiv zu beeinflussen sowie **Fehlanreize** im RPV zu reduzieren (economiesuisse). Mit der Variante der «Teilentflechtung» sei ausserdem eine **bessere Koordination** zwischen den Kantonen und dem Bund möglich, da es nur einen Gesprächspartner gibt (tpg). Auf ein **nationales Benchmarking** für Leistungen, die vom Kanton allein bestellt werden, solle **verzichtet** werden (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Die zentralistische Lösung für das Benchmarking widerspreche dem Subsidiaritätsprinzip und sei daher abzulehnen (VBZ, ZVV). Die von den Kantonen und Transportunternehmen entwickelten Benchmarking-Systeme seien bereits heute wichtige Elemente und würden laufend angepasst und weiterentwickelt (VBZ, ZVV).

Gewisse Vernehmlassungsteilnehmende sind mit dem **Status quo** zufrieden und lehnen beide Varianten ab (FR). Gründe für die Ablehnung sind der **fehlende Reformbedarf sowie das bewährte gelebte System** und die **fehlende Weiterentwicklung** in den beiden Varianten (FR, SVP). Zudem wird festgehalten, dass die Abwägung zwischen Subsidiaritätsprinzip und übergeordneter Koordination in erster Linie eine staats- und verkehrspolitische Frage darstellt und aus wettbewerblicher Sicht **offen gelassen** werden soll (WEKO).

Frage 10: Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

Grundtenor

58 Teilnehmende bringen Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung» ein. Die Verbesserungsvorschläge beziehen sich unter anderem auf das nationale Benchmarking, auf die Zielvereinbarungen, auf die Gewinnverwendung, auf Anreize, die Finanzierung von Innovationen, den Verpflichtungskredit, Ausnahmeregelungen, die Betriebsmittelgenehmigung, die Digitalisierung, die Tariffhöhe sowie die subventionsrechtliche Prüfung.

Im Einzelnen

	Vorschläge eingereicht haben
Kantone	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW; GL, ZG, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE
Parteien	CVP, FDP, Grüne, SP, GLP
Dachverbände	SAB, sgV, Travail.Suisse



öV-Branche	AAGR, BLS, BOB, FART, MGB, PostAuto, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organisationen	IGöV, LITRA, RAILplus, SBS, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

Einigen Vernehmlassungsteilnehmenden gehen die Verbesserungsvorschläge zur Vereinfachung des Bestellprozesses nicht weit genug (tpf, ZVB, economiesuisse). Die Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung» beziehen sich auf folgende zusammengefasste Punkte:

Der Kanton Zürich, die BERNMOBIL, die VBG, die VBZ, der ZVV wollen auf ein **nationales Benchmarking** grundsätzlich verzichten. Für den Kanton Bern ist es hingegen wichtig, dass die **Kriterien und Indikatoren** seriös abgeklärt werden, da die Transportunternehmen die Qualitätskriterien nur teilweise selber beeinflussten.

Ein weiterer Punkt betrifft die **Zielvereinbarungen**. Zielvereinbarungen schafften keinen Mehrwert, sondern seien mit einem zusätzlichen administrativen Aufwand verbunden, und es bestehe die Gefahr der Verkomplizierung der Bestellverfahren (ZH, sgv, VBG, VBZ, ZVV). Wenn Transportunternehmen in unterschiedlichen Regionen zu unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten tätig seien, dann seien Zielvereinbarungen über das gesamte Netz einer Transportunternehmung **nicht praktikabel** (BE). Auch in Bezug auf **Seilbahnen** seien Zielvereinbarungen nicht zielführend (SBS). Die Vorschläge bezüglich der Zielvereinbarungen müssten überarbeitet und geklärt werden (VS). Die SBB schlägt für die Bahn 12-jährige Zielvereinbarungen vor, die in drei 4-jährigen Offerten und Angebotsvereinbarungen je Marktraum/Linienbündel konkretisiert werden. Durch die Verkürzung der **Offertdauer** auf ein Jahr drohe eine **Verschlechterung im Bestellprozess** (SG). Zielvereinbarungen zwischen Transportunternehmen und Bestellern über eine Laufzeit von vier bis sechs Jahren verpflichtend einzuführen, sei insbesondere bei **kleinen Transportunternehmen** mit wenigen Linien nicht sinnvoll (SG). Von der Vorgabe der Zielvereinbarung sei abzusehen (ZH, VBG, VBZ, ZVV).

Für den Kanton Schwyz ist es nicht nachvollziehbar, weshalb ein **Anreiz** besteht, wenn **Gewinne** ab einer bestimmten Höhe **zur freien Verfügung** stehen. Der CVP, der SP, der glp, PostAuto, der LITRA und dem VCS **fehlen gesetzliche oder griffige Grundlagen**, um Anreize zur Produktivitäts- und Effizienzsteigerung der Transportunternehmen zu schaffen. Die LITRA spricht von einer verpassten Chance. Die Kantone Schaffhausen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Thurgau fordern, dass im **Ausschreibungsverfahren** die Gewinnmarge und die freie Gewinnverwendung erlaubt werden. Eine begrenzte **Lockerung** der Gewinnverwendung sei einzuführen (AR, AI, BLS, PostAuto). Die BLS fordert eine Prüfung des systemreformierenden **«Bruttovertragsmodells»**. Mit diesem Modell würden die für die Kosten verantwortlichen Transportunternehmen einen Prozentanteil der Erträge als Marge erhalten. Die SP verlangt eine adäquate Finanzierung von **Innovationen**. Zudem brauche es geeignete **Massnahmen**, die der **Kurzfristigkeit und der Dynamik** gerecht würden, damit Transportunternehmen Innovationen testen könnten (glp). Idealerweise gebe es weiterhin eine Möglichkeit einer zweijährigen Bestellperiode für innovative Angebote (Kronawitter Innovation). Der Kanton Neuenburg fordert, dass 50% des Gewinns für Innovationen eingesetzt werden können. In



ähnliche Richtung denkt auch der Kanton Genf, der verlangt, dass 50% der Überschüsse frei verwendet werden sollen. Zudem solle bezüglich Überschussverwendung der Schwellenwert von 25% des Jahresumsatzes auf 15% oder 20% gesenkt werden (GE). Bei der Festsetzung der **Bundesbeteiligung** pro Kanton seien neu auch der **Parallelverkehr** und der **Ortsverkehr** miteinzubeziehen (ZG). Hinterfragt wird die Trennung zwischen eigenwirtschaftlichen und abgeltungsberechtigten SBB-Angeboten, das heisst die **Aufteilung zwischen Fernverkehr und Regionalverkehr** (GR). Aus Sicht der SAB und IGöV muss der **Nachtverkehr** und der Verkehr für die Erschliessung von Gebieten mit einer bestimmten touristischen, d.h. **saisonalen Nachfrage** ebenfalls abgeltungsberechtigt werden. Von daher müssten auch die Mittel für die Erschliessung peripherer Regionen aufgestockt werden (SAB). IGöV verlangt, dass Nachtzuschläge konsequent abzuschaffen sind. Gefordert wird zudem, dass der **Verpflichtungskredit auf Stufe Kanton** eingeführt wird (Travail.Suisse, SOB, TL, zb, ZVB, RAILplus, transfair, VöV). Die SBB will die 4-jährigen Offerten mit Verpflichtungskrediten von Bund und Kantonen verknüpfen, um die Planung und die Finanzierung zu sichern. Auch PostAuto schlägt auf kantonaler Ebene Instrumente zur mehrjährigen Sicherung der Finanzierung vor. Trotz der verstärkten finanziellen Sicherheit wird auch eine gewisse **Flexibilität** auf Seiten der Transportunternehmen benötigt, um die Angebote und die Innovationen laufend an die Nachfrage anzupassen (TL). Zudem sollen die **Verkehrsträger differenzierter** betrachtet werden (Travail.Suisse, TL, TRN, zb, transfair, VöV). Das bedeutet, dass der gesamte Bestellprozess berücksichtigt werden muss (TL, TRAVYS, TRN). BERN-MOBIL fordert, dass die Finanzierung des Trambetriebs explizit festgehalten wird. Die Laufzeiten der Leistungsvereinbarung der Infrastruktur sollten mit dem RPV-Bestellverfahren synchronisiert werden (SBB).

Weiter sollen die **Ausnahmeregelungen** so gestaltet werden, dass die Kantone im Einvernehmen mit dem Bund bestimmen können (ZH, ZVV).

Der Art. 31a PBG solle insofern angepasst werden, dass der Bundesrat die **Grundsätze für das gemeinsam bestellte Angebot** im Einvernehmen mit den Kantonen regelt (SH, TG).

Der Kanton Luzern fordert, dass **Betriebsmittelgenehmigungen** nicht zwingend die **Genehmigung** durch sämtliche betroffenen Kantone benötigen, wenn deren Anteil sehr gering ist. Die Matterhorn Gotthard Bahn wünscht eine höhere **Verbindlichkeit** von Betriebsmittelbewilligungen in Bezug auf die Abgeltungsentwicklung.

Bezüglich **digitaler Bestellplattformen** wird die Forderung laut, dass die Bestellplattformen auch für den Ortsverkehr tauglich sein sollen (LU, OW). Der Kanton Basel-Landschaft wünscht ein vereinfachtes Handling der Daten und des Datenaustausches zwischen den Transportunternehmen, den Kantonen und dem BAV, beispielsweise mittels einer **zentralen Datenbank**. PostAuto, RA und die SBB regen an, das **Bestellverfahren** operativ zu vereinfachen und **digital** auszugestalten. Zusätzlich möchte die SBB den Detaillierungsgrad der Offerten reduzieren und den Prozess papierlos abwickeln.

Der Kanton Graubünden fordert, dass die **Tarifhöhe** und das **Sortiment** festgelegt werden.

Der Kanton Obwalden fordert eine **subventionsrechtliche Prüfung** durch das BAV auch in der Variante «Optimierung».



BOS findet die Variante «Optimierung» ein **gutes, abgestimmtes und pragmatisches Paket**.

Fragen 11a/b/c zur Variante «Teilentflechtung»

Frage 11a: Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

Grundtenor

Die 45 Teilnehmenden, die zu dieser Frage Stellung genommen haben, bringen unterschiedliche Verbesserungsvorschläge vor. Diese beziehen sich unter anderem auf das nationale Benchmarking, die Gewinnverwendung, das Äquivalenzprinzip, die Bundesbeiträge sowie die Aufgabenteilung zwischen dem Bund, den Kantonen und den Transportunternehmen.

Im Einzelnen

	Vorschläge eingereicht haben
Kantone	ZH, LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, VD, NE
Parteien	FDP, SP, GLP
Dachverbände	economiesuisse, sgV
öV-Branche	AAGR, BLS, BOB, BOS, BVB, CGN, FART, PostAuto, SBB, BERNMOBIL, SZU, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, VBG, VBZ, zb, ZVV, ZVB
Organisationen	BFU, IGöV, RAILplus, VöV

Folgende Verbesserungsvorschläge werden von den Vernehmlassungsteilnehmenden zur Variante «Teilentflechtung» abgegeben:

Der Kanton Zürich, der SGB, die VBG, die VBZ und der ZVV verlangen, dass auf ein **nationales Benchmarking für Busse verzichtet** werden soll. Die Qualität und die finanzielle Entwicklung im RPV und im Ortsverkehr würden bereits heute in den meisten Kantonen effizient und kostengünstig gesteuert (ZH). Ein nationales Benchmarking hätte aus Sicht dieser Vernehmlassungsteilnehmenden wenig Aussagekraft und einen geringen Steuerungseffekt. Der Kanton Neuenburg fordert hingegen, ein nationales Benchmarking zu etablieren. Economiesuisse schlägt vor, die wirtschaftlichen Kriterien stärker zu gewichten.

Economiesuisse erkennt eine Schwächung des **Äquivalenzprinzips**. Der Verpflichtungskredit und die Zielvereinbarungen führten zu einer stärkeren Verpflichtung des Bundes, ohne substanzielle Gegenleistung der Transportunternehmen. PostAuto, die zb, RAILplus und VöV fordern, dass der Bund weiterhin **Bürgschaften** für Busangebote (inkl. Depots) gewährleisten kann.

Economiesuisse fordert die **freie Gewinnverwendung** für die Transportunternehmen, sofern eine Ausschreibung stattfindet. Der Kanton Neuenburg verlangt nach optimierten Bedingungen für die **Ausschreibung**.



Finanzielle und qualitative Kennzahlen sollen allen Bestellern zugänglich gemacht werden (LU, OW).

Den Kantonen Uri, Schwyz, Schaffhausen fehlen konkrete Aussagen zum **personellen und finanziellen Aufwand** für die einzelnen Kantone.

Der Kanton Obwalden kritisiert, dass die **Bundesbeiträge** als Sockelbeträge zwar indexiert werden, aber diese Beiträge keine Grundlage darstellen können. In der Bundesquote seien auch **der Parallelverkehr und der Ortsverkehr** pro Kanton zu berücksichtigen (ZG). Der Kanton Luzern führt aus, dass beim Wachstum des **pauschalen Beitrags** an die Kantone auch grosse Verkehrserzeuger zu berücksichtigen seien (LU). Die Buspauschale müsse sich **dynamisch** entsprechend dem Bevölkerungswachstum und anhand von volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Kriterien des einzelnen Kantons entwickeln (SH, TG, PostAuto, ZVB). Der tpf und die zb finden, dass die Variante «Teilentflechtung» zu einer **Ungleichbehandlung** zwischen den Kantonen führen wird. Der Kanton Waadt besteht darauf, dass die **Abgrenzung** zwischen lokalem und regionalem Verkehr beibehalten wird.

Der Bund habe zu wenig **Orts- und Regionalkenntnisse**, als dass er die Detailbestellung vornehmen könne, dadurch müssten die Kantone ein stärkeres Mitbestimmungsrecht haben (AG). Die **Aufgabenteilung** zwischen den Kantonen und den Transportunternehmen sowie die Aufsichtsfunktion müsse im Gesetz verankert werden (BL). Die vorgesehene Aufgabenteilung widerspreche dem Gesamtsystemgedanken des öffentlichen Verkehrs (SP, SBB, TRAVYS, TRN, ZVB, zb, RAILplus, VöV). TL, TRAVYS und der VöV finden, die Idee, dass die Kantone **Ausnahmen im Tarifsystems des Direkten Verkehrs** vornehmen können, widerspreche der Benutzerfreundlichkeit sowie der **Tarifkompetenz** der Verkehrsunternehmen. PostAuto sieht bei der Variante «Teilentflechtung» das Risiko, dass neben der einheitlichen Bestellerfunktion RPV/Ortsverkehr auch neue **Schnittstellen** bei der Bestellung des Bahn- und Busangebots entstehen. Auf Ausnahmen beim **Direkten Verkehr** solle aus Sicht der glp und IGöV verzichtet werden. Eine **subventionsrechtliche Prüfung** durch eine zentrale Stelle (BAV) sei wichtig und müsse auch in dieser Variante für den Busbereich ermöglicht werden (BS). Auch in der Variante «Teilentflechtung» sollen die Kantone die verstärkten Bundesvorgaben zwingend befolgen (BOS). Die BFU möchte, dass klarer festgehalten wird, dass aus Optik des Bundes das Anliegen der **Verkehrssicherheit** ein übergeordnetes Anliegen ist, welches von den Kantonen immer in Betracht zu ziehen ist. Die economiesuisse befürwortet die konsequente Aufarbeitung der **PostAuto-Affäre** im Sinne einer Auslagerung und Verselbstständigung. Darüber hinaus soll im Rahmen der Botschaft zur Reform RPV die Verbesserung der **Corporate Governance** des Bundes angestrebt werden.

PostAuto, TL, TRN, RAILplus und der VöV fordern **harmonisierte und standardisierte Bestellprozesse und –systeme**. Die Kantone Bern und Wallis finden, dass die **Komplexität** des Bestellverfahrens für alle beteiligten Partner ausser dem Bund zunimmt.

Der Kanton Solothurn und der BERNMOBIL vermerken, dass der Umgang mit **Tramlinien** explizit zu erwähnen sei.

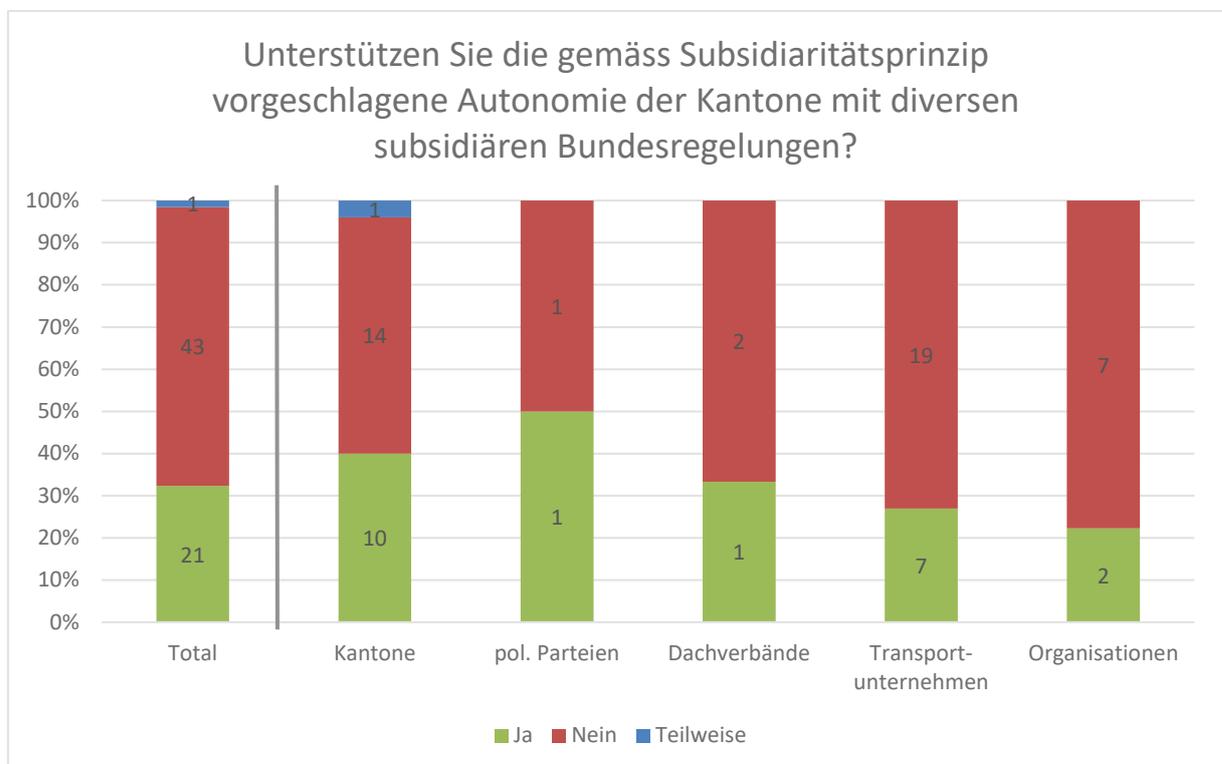


Aus Sicht von BOS ist die Variante «Teilentflechtung» nicht geeignet, die gesetzten **Ziele** der RPV-Reform zu erreichen, da es zu einer **Schwächung** in allen Belangen (Angebot, Tarife, Fahrpläne) kommen werde. Gegebenenfalls sollten RPV-Leistungen mit dem **Schiff** gleich wie Eisenbahnlinien und nicht gleich wie Busleistungen bestellt werden (CGN). Zudem bringt diese Variante auch Risiken für die interkantonalen Bus- und Schifflinien (PostAuto).

Frage 11b: Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

Grundtenor

Insgesamt sind 65 Stellungnahmen zu dieser Frage eingegangen. Ungefähr ein Drittel (21 von 65) spricht sich für die vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit den diversen subsidiären Bundesregelungen aus. Dieser Drittel betont, dass dem Grundgedanken der Aufgabenentflechtung dadurch konsequent Rechnung getragen wird. Die restlichen zwei Drittel (43 von 65) der Antwortenden sprechen sich gegen die vorgeschlagene Autonomie aus, da die erreichten Einsparungen beim Bund bei den Kantonen anfallen würden, ein erhöhter Stellenbedarf in den Kantonen entstehen sowie eine Desintegration der Angebote stattfinden werde.





Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, BE, LU, ZG, SO, BL, SG, GR, VS, NE	AG	UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SH, AR, AI, TG, TI, VD, GE, JU
Parteien	GLP		SP
Dachverbände	economiesuisse		SSV, Travail.Suisse
öV-Branche	PostAuto, SZU, Turbo, tpg, VBG, VBZ, ZVV		AAGR, ABAG, BLS, BOB, BOS, CGN, FART, MGB, RA, SBB, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, zb, ZVB
Organisationen	BFU, cP		IGöV, IGöV Ostschweiz, RAILplus, transfair, VöV, VCS, Kronawitter Innovation

Die Befürworter (**JA**) unterstützen die vorgeschlagene Autonomie für die Kantone im Sinne des **Grundgedankens der Aufgabenentflechtung** (ZH, VBG, VBZ, ZVV). Subsidiäre Regelungen seien **zweckmässig** und die vorgeschlagene Autonomie sei **konsequent** (BE, SO, glp, PostAuto). Eine **einheitliche Lösung** sei insbesondere beim Benchmarking vorzusehen (BE, NE). Einige Befürworter kritisieren allerdings, dass die Problematik besteht, dass mehr als die Hälfte der RPV-Buslinien **kantonsüberschreitend** sind und viele **Schnittstellen** verbleiben (SO). Dies erfordere verstärkten **Aufwand** auf Seiten der Kantone (NE). Der Bund (BAV) solle passiv eine **vermittelnde Rolle** wahrnehmen (SO).

Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass eine erhöhte Autonomie dem **Systemgedanken** des öffentlichen Verkehrs widerspricht. (**TEILWEISE**)

Die Gegner (**NEIN**) halten fest, dass die **errechneten Einsparungen** des Bundes neu bei den Kantonen anfallen und aufgrund von Doppelspurigkeiten von einem grösseren **Stellenbedarf** auszugehen ist (OW, UR, SZ, SH). Die Kantone Schaffhausen und Thurgau lehnen insbesondere den Freiraum für **unterschiedliche kantonale Regelungen** ab. Für den Kanton Genf stellt die **direkte Beteiligung** des Bundes ein Garant für das **reibungslose Funktionieren** des RPV-Systems dar, wohingegen die Autonomie der Kantone keinen Fortschritt darstellen würde. Eine Autonomie der Kantone könne mittel- bis längerfristig zu einer **Desintegration der Angebote** führen (BOS). Der öV sei ein funktionierendes **Gesamtsystem** (BERNMOBIL). Die **strikte Aufgabenteilung** zwischen dem Bund und den Kantonen sei nicht erstrebenswert (SP, TL, tpf, TRAVYS, ZVB, VöV, VCS). Der Bund müsse seine **Klammerfunktion** weiterhin wahrnehmen (VCS).

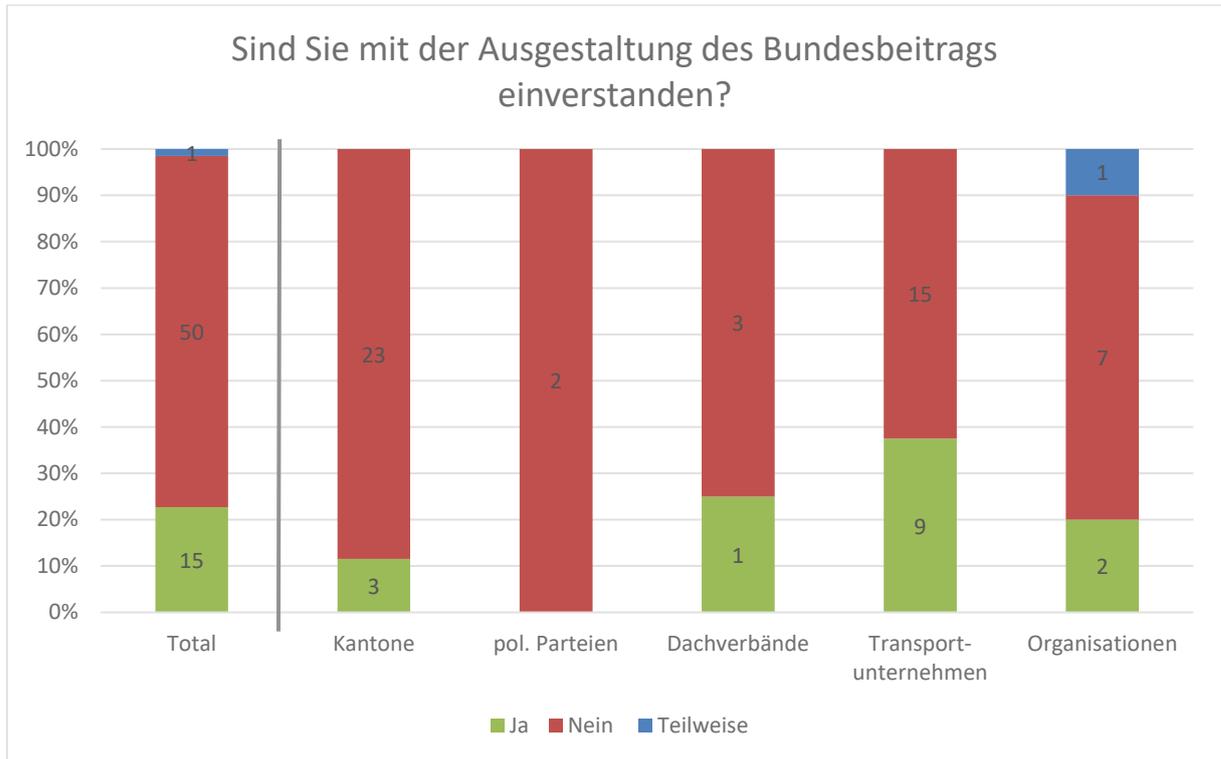
Frage 11c: Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

Grundtenor

66 Stellungnahmen sind auf diese Frage eingegangen. Nur knapp ein Viertel der Antwortenden ist mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden. Der Indexierungsvorschlag wird von diesen als transparent, einfach und nachvollziehbar bezeichnet und bietet zudem Planungssicherheit. Über drei



Viertel der Teilnehmenden sind mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags jedoch nicht einverstanden, da er als starr, statisch, linear, vergangenheitsbezogen und innovationshemmend angesehen wird. Zudem befürchten insbesondere die Kantone, dass der zukünftige Angebotsausbau nicht mehr finanziert werden kann.



Im Einzelnen

	Ja	Teilweise	Nein
Kantone	ZH, SG, NE	-	BE, LU, UR, SZ, OW, NW; GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU
Parteien	-	-	SP, GLP
Dachverbände	economiesuisse		SSV, SAB, Travail.Suisse
öV-Branche	BLS, BOS, FART, SZU, tpg, VBG, VBZ, zb, ZVV		AAGR, ABAG, BOB, BVB, CGN, MGB, PostAuto, SOB, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, vbl, ZVB
Organisationen	RAILplus, cP	Kronawitter Innovation	Gem.Verband öV Oberengadin, IGöV Ostschweiz, IGöV, transfair, VöV, VCS, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung

Die Vernehmlassungsteilnehmenden, die mit der **Ausgestaltung des Bundesbeitrags** einverstanden sind, finden, dass der Indexierungsvorschlag **transparent, einfach und nachvollziehbar** ist und eine **Planungssicherheit** entsteht (ZH, VBZ, ZVV). Die **neutrale Ausgangsbasis** der neuen Buspauschale



len wird vor dem Hintergrund eines national einheitlichen Systems als richtig erachtet (BOS). Der Kanton Zürich und VBZ, ZVV berichten, dass in der Arbeitsgruppe zur RPV-Reform als Index noch die **Teuerung plus das Wirtschaftswachstum** als Massstab diskutiert wurde. Dieser Index werde im Durchschnitt höher liegen und solle berücksichtigt werden. Die entstehenden Kosten, die mit der Umsetzung der Variante «Teilentflechtung» einhergehen, würden von den Kantonen grösstenteils selbst finanziert werden müssen. Im Sinne der **Vereinfachung** sei dies allerdings in Kauf zu nehmen (SG). Die Bundespauschale sei eine Funktion des Bevölkerungswachstums und dürfe nicht die **Kantone mit bescheidenem Wachstum** beeinträchtigen (NE). RAILplus und die zb sprechen sich für den Fall der Variante «Teilentflechtung» für eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung der Pauschale anhand von **volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Kriterien** aus. Economiesuisse findet, dass der Bundesbeitrag im Sinne des **Äquivalenzprinzips** nach exogenen Faktoren indexiert werden muss. Eine Koppelung an die Angebotsentwicklung wäre nicht sinnvoll (economiesuisse). Zudem verlangt economiesuisse, dass die **«Fortschreibung der bisherigen Leistungen»** (Art. 30b, Abs. 1 E-PBG) nicht gesetzlich verankert werden sollte.

Kronawitter Innovation antwortet auf diese Frage mit **TEILWEISE**, da als positiv empfunden wird, dass die Trennung zwischen Orts- und Regionalverkehr entfällt.

Die ablehnenden Stellungnahmen erachten die Ausgestaltung als **plausibel**, aber das **starre, statische, lineare, vergangenheitsbezogene und innovationshemmende** Finanzierungssystem als nicht sinnvoll (BS, SP, SSV, MGB, PostAuto, BERNMOBIL, TL, tpf, TRAVYS, TRN, ZVB, IGöV, VöV, VCS). Der Bundesbeitrag sei demnach zu wenig vom Bedarf abhängig und somit eine **Unterstützung mit der Giesskanne** (glp). Favorisiert wird eine **dynamische und kantonsspezifische Entwicklung** des Bundesbeitrages (Pauschale) anhand von volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Kriterien (SP, PostAuto, TL, TRAVYS, TRN, IGöV, VöV, VCS). Der Kanton Luzern findet, dass der Vorlage nur ungenügend entnommen werden kann, welche **finanziellen Auswirkungen** die beiden Varianten «Optimierung» und «Teilentflechtung» für die Kantone haben werden. Die Beiträge des Bundes sollen sich den veränderten Bedürfnissen anpassen. Es stelle sich jedoch die Frage, ob das für die Gesamtheit aller Kantone gelte, oder ob es zu **Umverteilungen** kommen werde (LU, TI). Gemäss dem Kanton Graubünden und dem Gemeindeverband öV Oberengadin benachteiligt die Abstützung auf das Bevölkerungswachstum die **alpinen Regionen bzw. die Randregionen** generell. Die SP, PostAuto und der VCS finden es deshalb wichtig, dass auch die Unterstützung von **komplementären und alternativen Angeboten** gewährleistet wird. Eine Indexierung mit dem Bevölkerungswachstum sei nicht sachgerecht (glp). Der Kanton Thurgau verlangt, dass sich die Buspauschale mit dem entsprechenden Bevölkerungswachstum des einzelnen Kantons entwickeln muss und nicht mit dem schweizweiten Bevölkerungswachstum. Ein unumgänglicher künftiger Ausbau des Busangebots, welcher das Bevölkerungswachstum übersteigt, müsste demnach vom jeweiligen Kanton allein getragen werden (LU). Beim Wachstum des pauschalen Beitrags an die Kantone seien auch **grosse Verkehrserzeuger** (z.B. Einkaufszentren, Schulcamps, Arbeitsplätze) zu berücksichtigen (LU).

Der Kanton Zug möchte, dass bei der Festsetzung der Kantonsquote der Parallelverkehr und der Ortsverkehr miteinzubeziehen sind. Der Kanton Aargau hält fest, dass die auf dem Basisjahr fixierten Kantonsanteile den **Ausbaustandard** des öV nicht berücksichtigen. Der fixierte und indexierte Bun-



desbeitrag könne dazu führen, dass zukünftige Angebotsausbauten für die Kantone nicht mehr finanzierbar werden (SZ, GE). Die Kantone Freiburg, Basel-Landschaft, Schaffhausen und Aargau bemerken, dass **bereits geplante Entwicklungen** nicht berücksichtigt werden und sich dies hemmend auf **wesentliche Ausbauschritte** auswirken könne. Die Kantone Solothurn, Basel-Landschaft, Bern und Waadt meinen diesbezüglich, dass diejenigen Kantone **«bestraft»** oder **ungleich behandelt** würden, die in früheren Jahren bezüglich dem Angebotsausbau zurückhaltend waren. Der Kanton Wallis schreibt, dass die Variante «Teilentflechtung» nicht den unterschiedlichen Angebotsniveaus der Schweiz und dem entsprechenden Nachholbedarf der verschiedenen Regionen Rechnung tragen würde. Die Kantone Uri, Solothurn und Schaffhausen finden, dass der berechnete Pauschalbetrag **tief** ist als der effektiv benötigte Bundesbeitrag. Der Bundesbeitrag dürfe unter keinen Umständen gekürzt werden (Gemeindeverband öV Oberengadin).

3.4. Weitere Bemerkungen

Frage 12: Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Grundtenor

30 Vernehmlassungsteilnehmende identifizieren weiteren Überprüfungs- und Reformbedarf. Dieser wird unter anderem in Bereichen der Abgrenzung zwischen Fern-, Regional und Ortsverkehr, den komplizierten Tarifsystemen, den neuen Mobilitätsbedürfnissen (auch nachts), der Definition der Erschliessungsfunktion (Ausschluss touristischer Angebote), bei der Kontrolle und der Gewinnverwendung sowie bei der Finanzierung von Innovationen erkannt.

Im Einzelnen

	Weitere Themen eingereicht haben
Kantone	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE
Parteien	CVP, FDP, SVP, Grüne, SP, GLP
Dachverbände	SGV, SSV, SAB, SGB, Travail.Suisse
öV-Branche	AAGR, BLS, BOB, BVB, PostAuto, SBB, SOB, BERNMOBIL, Thurbo, TL, TRAVYS, vbl, ZVB
Organisationen	BFU, Gem.Verband öV Oberengadin, cP, IGöV, LITRA, SWISSRAIL, transfair, VöV, VCS, vpod, WEKO, Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Kronawitter Innovation

Die Kantone Uri, Freiburg, Schaffhausen und Aargau verlangen eine ganzheitliche Betrachtung des **Fern-, Regional- und Ortsverkehrs**. Fern- und Regionalverkehr liessen sich bei der Angebotsplanung oftmals nicht klar trennen (NW). Die Aufteilung zwischen abgegoltenem RPV und eigenwirtschaftlich betriebenem Fernverkehr sei zu überdenken (SH, AR, AI). PostAuto möchte die abgeltungsberechtigten Verkehre, im Hinblick auf on-demand-Verkehre, überprüfen. Die Aufteilung führe insbesondere in der Tarifierung zu sehr vielen Abgrenzungsfragen mit grossem administrativem Aufwand und Kundenfallen (AR, AI). Bei der Erschliessung von Ortschaften und Regionen gebe es immer wieder **Abgrenzungsprobleme** zwischen Fern- und Regionalverkehr (Haltepolitik, Takt) (NW). Viele



Schnittpunkte und Problemfelder würden sich vermeiden lassen, wenn die Unterscheidung in Fern- und Regionalverkehr wegfallen würde (NW, AG). Es sei zu prüfen, ob der bisher eigenwirtschaftliche Fernverkehr mit dem regionalen Schienenpersonenverkehr vereint und analog zu diesem bestellt werden könne (AG). Dadurch würden auch tarifarische Fragen und Unsicherheiten sowie Fragen von Verteilungsschlüsseln von Erträgen und Kosten – einige heute schwierige Schnittstellen – geklärt und das Gesamtsystem des öV gestärkt (AG). Der Kanton Zug verlangt zu prüfen, ob die unterschiedlichen Regeln für den Regionalverkehr und für den Fernverkehr näher angeglichen werden können.

Die heute **komplexen Tarifsysteme** müssten in Zukunft einfacher und kundenorientierter sein (UR, SH). Es sei für Kunden nicht verständlich, wenn unterschiedliche Tarife oder Zuschläge bezahlt werden müssten (CVP). Aus Sicht von IGöV sind Nachtzuschläge konsequent abzuschaffen. Die Grünen, die SP und der SSV fordern, die **Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs** zu erweitern und an die **Mobilitätsbedürfnisse des Freizeitverkehrs** anzupassen. Die Reform solle neue Mobilitätsangebote fördern und nicht ausschliessen (Kronawitter Innovation). Die SBB will, dass die Definition der **abgeltungsberechtigten Kosten** verbindlich festgelegt wird. Das Gesamtangebot könne deutlich verbessert werden, wenn die Abgeltungsberechtigung in zwei Bereiche ausgedehnt werde: das Angebot zur Nachtzeit und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion (LITRA). Der Bund solle die finanzielle Beteiligung an **Nachtangeboten** prüfen (CVP, SP, Travail.Suisse, IGöV). Ein umfassendes öffentliches Verkehrsnetz mit Nachtbussen und «Disco-Bussen» in den Abend- und Nachtstunden könne junge Erwachsene davon abhalten, bei angetrunkenen Personen mitzufahren oder selbst alkoholisiert zu fahren (BFU). Die RPV-Reform könne so einen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leisten (BFU). Weiter sei eine Abgeltung auf **touristische Angebote** zu prüfen (CVP, SP, Travail.Suisse, IGöV). Der Gemeindeverband öV Oberengadin fordert, die Tariffhöhe und das Sortiment festzulegen. Travail.Suisse und die LITRA fordern, dass sich der **Modalsplit** weiter zugunsten des öV entwickelt.

Es brauche **klare gesetzliche Regelungen** der Kompetenzen der **kantonalen Finanzkontrolle** bei der Prüfung von ausserkantonalen Transportunternehmen beziehungsweise Bundesbetrieben, die erhebliche Abgeltungsbeiträge von Seiten des Kantons erhielten (GR). Der Kanton Waadt befürchtet, dass vor dem Hintergrund der PostAuto-Affäre die Variante «Teilentflechtung» weitreichende Konsequenzen mit sich bringen dürfte, die der **Kontrolle von Subventionen** im öffentlichen Verkehr zuwiderliefern. Die PostAuto-Affäre solle vollständig aufgearbeitet werden (economiesuisse). Die Massnahmen, die im Zusammenhang mit der PostAuto-Affäre erarbeitet wurden, seien in Koordination mit den Kantonen zu überprüfen und zu finalisieren (VS).

Finanzielle und qualitative Kennzahlen sollen auch für die Kantone zugänglich gemacht werden (LU, OW).

Das Instrument der **Solidarbürgerschaft** soll auf sämtliche Verkehre ausgedehnt werden und die Wettbewerbsverzerrungen auflösen (BERNMOBIL).

Der Kanton Tessin verlangt, dass die Co-Finanzierungsmechanismen spezifisch je Verkehrsmittel und auf das **Angebot und die Nachfrage** zugeschnitten werden. Beispielsweise solle die Minimalzahl von 100 Einwohnern nicht für die einzelnen Weiler sondern für die erschlossene Talschaft gelten.



Der RPV-Markt sei kein offener Markt, sondern ein subventionierter und regulierter Markt (cP). Dies zeige sich insbesondere bei der **Gewinnverwendung** gemäss Art. 36 PBG und da bestehe Reformbedarf (SZ, BS, VD, PostAuto, TL). Es sollten Lösungen gesucht werden, die für die Transportunternehmen **Anreize** schaffen, effizienter zu werden und die Qualität zu verbessern. Mittels Anreizmodellen seien die Transportunternehmen zu motivieren, Kooperationen mit anderen Unternehmen zur Nutzung von Synergien zu suchen (Thurbo). Die regulatorischen Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen müssten klarer definiert werden; der wichtige Spielraum bei der Überschussverwendung fehle (Travail.Suisse, economiesuisse). **Ausschreibungen** wiesen gegenüber der Direktvergabe wesentliche Vorteile auf: Sie erhöhten insbesondere die Kostendisziplin bei Bestellern und Transportunternehmen und eliminierten den Informationsrückstand der Besteller (economiesuisse). Eine konsequente Umsetzung der Ausschreibung könne bestehende Probleme abschwächen und zu tieferen Kosten und Preisen beitragen (economiesuisse). Die BOB, die TL sowie die vbl vertreten die Auffassung, dass der Spielraum für die freie Gewinnverwendung auf 50% des zur Verfügung stehenden Jahresgewinn erhöht werden soll.

Die Finanzierung für **Innovationen** solle erleichtert werden (vbl). Für die Finanzierung von öV-Innovationen könnten mehrere Möglichkeiten in Betracht gezogen werden: die Verwendung der freien Mittel der TU; die Zulassung von (Folge-)Kosten von aktuellen Innovationsprojekten durch die Besteller in den Offertverhandlungen; Innovationspauschalen, die in den Offerten als Prozentsatz des abgeltungsberechtigten öV Gesamtaufwandes für künftige (noch nicht definierte) Innovationsprojekte anerkannt und eingerechnet werden dürfen (BOB, vbl). Die BOB plädiert dafür, dass die Möglichkeiten zur Finanzierung von Innovationen im Rahmen der anstehenden RPV-Reform an geeigneter Stelle in das PBG aufgenommen wird. Statt eines harten Wettbewerbs greife als wirksames ordnungspolitisches Instrument das Benchmarking sowie der **Wettbewerb der Ideen** (vbl). ÖV-Innovationen seien nur in einem gesunden Klima der Kooperation und des Ideenwettbewerbs («Koopetition») möglich. Dies müsse aber von Seiten der Regulierungsbehörde (BAV) bzw. durch die Bestellerseite gewünscht und zugelassen werden (vbl).

Gemäss den Kantonen Wallis und Bern müssen die **Zielvereinbarungen** noch einmal überarbeitet und geklärt werden. Grosse Transportunternehmen seien in unterschiedlichen Regionen tätig und die Konzessionen hätten unterschiedliche Laufzeiten (BE). In diesen Fällen seien Zielvereinbarungen über das gesamte Netz eines Transportunternehmens nicht praktikabel (BE). Zu prüfen sei, ob zwecks Harmonisierung in den Regionen einzelne Konzessionen um einige Jahre verlängert werden könnten bevor die Neukonzessionierung folge (BE).

Die **Flexibilität** der Nutzung der Leistungen müsse in die Reform einbezogen werden (FDP). Bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs solle ein **Mechanismus** eingebaut werden, der die Besteller dazu bringe, neue Linien nur dann zu realisieren, wenn diese auch wirklich absolut notwendig seien (SVP). Zentrales Element für die Verkehrsvermeidung sowie auch für die Glättung von Verkehrsspitzen sei ein umfassendes Mobility-Pricing-System (glp). Die Bundesmittel müssten künftig vermehrt in verkehrsvermeidende Massnahmen fliessen (glp, VCS). Transportunternehmen müssten darin unterstützt werden, innovative Methoden zur **Glättung von Verkehrsspitzen** oder zur Verkehrsvermeidung einzusetzen, so dass sich die Verkehrsvermeidung auch finanziell lohne (glp, VCS).



Der Kanton Genf wünscht eine **Angleichung der Fristen** für die Zielvereinbarung, die Konzession, den Verpflichtungskredit sowie die Offertdauer.

Der Kanton Basel-Landschaft verlangt mehr **Transparenz** bei der Umlage der Gemeinkosten bei den Transportunternehmen, die über verschiedene Sparten verfügen. Zudem solle die Methodik zur Berechnung der Kostensätze transparent gemacht werden, da beispielsweise die Struktur- oder Vertriebskostensätze die Gesamtkosten der Offerten stark beeinflussten (GE).

Geprüft werden solle auch, ob die **Beschaffung von Fahrzeugen** von den Betreibern entkoppelt werden kann und die Fahrzeuge stattdessen von einer Region, vom Kanton oder vom Bund gekauft werden könnten (SP). Diese Art der Beschaffung könnte die Elektrifizierung der Busse beschleunigen (SP). Die SAB und IGöV finden, dass die vorgeschlagenen Reformvarianten zu stark aus **Sicht der Besteller** konzipiert sind. Die SBB fordert, dass eine Trennung der Eigner- und Bestellerrolle auf allen Stufen vollzogen wird. Das Bestellverfahren solle inhaltlich entschlackt werden (Turbo, ZVB, transfair, VöV). Insbesondere solle der Detaillierungsgrad der Offerten reduziert werden (ZVB). Aus der Vorlage gehe nicht hervor, wie die Massnahme «gemeinsame (EDV-)Lösung für Datenerfassung der Offerten» mit dem **Datenschutzrecht** vereinbar ist (LU). Der Kanton Tessin und Turbo unterstützen einheitliche Datenbanken. Die SP schlägt ein **Fonds zur Unterstützung von Digitalisierungsprojekten** in der Schweizer Bahnindustrie vor.

Die **Arbeitsbedingungen und die Personalressourcen** der verschiedenen Transportunternehmen im RPV müssten viel stärker im Fokus stehen (SGB). Die Arbeitsbedingungen, die Sicherheit sowie die Qualität der Angebote dürfe nicht unter der Effizienzsteigerung leiden (vpod). Die Wirtschaftlichkeit eines Angebots sei dabei nur ein Faktor und dürfe nicht ausschlaggebend sein (vpod). Economiesuisse hingegen plädiert für eine stärkere Gewichtung der wirtschaftlichen Kriterien bei Angebotsplanung, Bestellung und Abgeltung. Bei der Finanzierung gelte, dass bei den Transportunternehmen neben der Weiterentwicklung ihres Geschäfts auch die **Personalentwicklung** sicherzustellen sei (transfair).

Mit der Revision des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen per 1. Januar 2010 wurde das **Pfandrecht auf die Infrastruktur** beschränkt (Art. 9) (BLS). Die BLS stellt die Frage, ob die Verwertung eines gesicherten oder ungesicherten Anlehens einer EVU seit der Revision 2010 dem Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs (**SchKG**) unterliegt. Und weiter fragt die BLS, ob das Rollmaterial einer EVU mit Arrest oder ähnlichen Sicherungsmassnahmen belegt und damit dauerhaft oder zeitlich beschränkt dem öffentlichen Zweck entzogen werden könnte.

Der VöV hält fest, dass die bisherigen **Erfolgsfaktoren** verstärkt werden müssen.



Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung	Absender
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SP	SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro



Grüne	Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
Dachverbände	
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SSV	Schweizerischer Städteverband
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Travail.Suisse	Travail.Suisse
Branche des öffentlichen Verkehrs	
5.	Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV
AAGR	Auto AG Rothenburg
ABAG	Aletsch Bahnen AG
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahn AG
BOS	BUS Ostschweiz AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
CGN	Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG
PostAuto	PostAuto Schweiz AG
RA	RegionAlps SA
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TL	Transport public de la Région Lausannoise SA



tpf	Transports publics fribourgeois SA
tpg	Transports publics genevois
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TRN	Transports Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
vbl	Verkehrsbetriebe Luzern AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
zb	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
Organisationen	
6.	Organisationen / organisations / organizzazioni
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
cP	Centre Patronal
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Gemeindeverband öV Oberengadin	Gemeindeverband öffentlicher Verkehr Oberengadin
HKBB	Handelskammer beider Basel
IGöV Ostschweiz	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus	RAILplus AG
SBS	Seilbahnen Schweiz
Swiss Olympic	Swiss Olympic
SWISSRAIL	SWISSRAIL Industry Association
transfair	transfair
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
vpod	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
WEKO	Wettbewerbskommission
Nicht angefragte Organisationen	
Arbeitsgruppe Berg- gebiet vom Solidari- tätsfonds Luzerner Bergbevölkerung	Arbeitsgruppe Berggebiet vom Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
Kronawitter Innova- tion	Kronawitter Innovation



Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage RPV-Reform

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?
2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?
3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:
 - a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?
 - b) Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projektes «Aufgabenteilung II» neu aufzurollen?
5. Sind die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen im öV-Bereich zweckmässig und ausreichend?
6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?
7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunerschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?
8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen?

Wahl und Ausgestaltung der Varianten

9. Welche Variante favorisieren Sie, «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?
10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?
11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:
 - a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?
 - b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?
 - c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

Weitere Bemerkungen

12. Gibt es weitere Themen, wo Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?