



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

12. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Reform des regionalen Personenverkehrs eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN unterstützen die vorgeschlagene Reform des regionalen Personenverkehrs grundsätzlich und sprechen sich klar für die Variante „Optimierung“ aus. Die Variante „Teilentflechtung“ lehnen die GRÜNEN ab, da sie aus ihrer Sicht neue Schnittstellen schafft und insgesamt das Ziel der Stärkung des regionalen Personenverkehrs nicht zu erfüllen vermag.

Auslöser der Reform ist die Motion 13.3663 der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Diese verlangt, dass die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs langfristig sichergestellt und das Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten abgestimmt wird. Zudem verlangt sie, das Bestellverfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen, um mehr Planungssicherheit und Verbindlichkeit für die Besteller wie die Transportunternehmen zu erreichen.

Die GRÜNEN teilen die Anliegen dieser Motion. Sie tragen dazu bei, das System des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu stärken und für das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen. In diesem Zusammenhang fordern die GRÜNEN, die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu erweitern und an die Mobilitätsbedürfnisse des Freizeitverkehrs (Berggebiete, Nachtbusse etc.) anzupassen. Erhebungen zum Modalsplit zeigen, dass besonders im Freizeitverkehr der motorisierte Individualverkehr (MIV) immer noch stark dominiert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen, die wir im beiliegenden Fragebogen im Detail erläutern. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Regula Rytz
Präsidentin

Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input checked="" type="checkbox"/>	Politische Parteien
<input type="checkbox"/>	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
<input type="checkbox"/>	Dachverband der Wirtschaft
<input type="checkbox"/>	Organisation ausserhalb der öV-Branche
<input type="checkbox"/>	Organisation der öV-Branche
<input type="checkbox"/>	Konzessionierte Transportunternehmen <input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien <input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien <input type="checkbox"/> ohne Bundesabgeltung nach PBG
<input type="checkbox"/>	Tarifverbände
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: GRÜNE Schweiz Waisenhausplatz 21 3011 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an christoph.herren@bav.admin.ch.

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

JA NEIN

Bemerkungen:

Mit der „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) und dem Instrument des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) wurden die nachhaltige Entwicklung und Finanzierung der Schieneninfrastruktur sichergestellt. Die Infrastrukturausbaumassnahmen können jedoch nur dann die erwartete Wirkung entfalten, wenn Bund und Kantone als Besteller des regionalen Personenverkehrs auch langfristig entsprechende Zusatzverkehre bestellen bzw. deren ungedeckte Betriebskosten tragen. Allerdings fehlt heute noch eine konsolidierte, mit den Transportunternehmen und zwischen Bund und Kantonen abgestimmte Finanzbedarfsplanung. Es braucht daher bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs längerfristige Verbindlichkeiten für Bund wie Kantone und eine frühzeitige Abstimmung von Investitions- und Betriebskosten.

Zudem bewährt sich zwar das geltende Bestellverfahren. Der Prozess ist aber zu kompliziert, sehr kurzfristig und stark heterogen zwischen den Kantonen. So kann es vorkommen, dass die Kantone oder der Bund im Rahmen des Budgetprozesses Mittel für die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs kürzen, zu einem Zeitpunkt, in dem die Transportunternehmen oder die Bestellpartner nicht mehr reagieren können, sind doch für die Transportunternehmen kurzfristige Einsparungen fast nicht möglich und ist für die Kantone eine kurzfristige Beschränkung der Kantonsquoten nur schwer verkräftbar. Dadurch wird sowohl für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs wie auch für die Transportunternehmen und Kantone keine Planungssicherheit erreicht.

2. Unterstützen Sie die Reformziele? Welche sind zu priorisieren?

JA NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der GRÜNEN entsprechen die folgenden Ziele der Motion 13.3663 und sollten priorisiert werden:

- Die Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die Planbarkeit und die Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht.
- Die Gesamtsicht bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.

Effizienzsteigerung und das Verlagern der Zuständigkeiten auf die niedrigstmögliche Organisationsstufe waren nicht Teil der Motion und könnten sich negativ auf das Leistungsangebot auswirken.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht?

JA NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der GRÜNEN werden die Ziele in der Variante „Optimierung“ weitgehend erreicht. Durch 4- bis 6-jährige Zielvereinbarungen und den 4-jährigen Verpflichtungskredit mit Darlegung der Absichten des Bundes für Folgeperiode kann die Planbarkeit des Angebots erhöht werden. Die GRÜNEN teilen zudem die im erläuternden Bericht gemachte Aussage, dass Ausschreibungen kein zielführendes Mittel sind, um einen qualitativ hochstehenden Regionalverkehr zu gewährleisten. Sie fördern ein Klima des Wettbewerbs und untergraben damit eine grosse Stärke des schweizerischen Systems des

öffentlichen Verkehrs: die Kooperation. Diese ist gerade bei Innovationen wichtig, damit neue Erkenntnisse in der Branche untereinander geteilt werden. Zudem muss für Innovationen die Finanzierung sichergestellt sein. Die Reform sieht dazu einen schweizweiten Innovationsbeitrag von 5 Millionen Franken pro Jahr. Aus Sicht der GRÜNEN reicht dies nicht. Zum Vergleich: Schweizer Privatfirmen investieren jährlich im Schnitt knapp 7 Prozent ihrer Einnahmen in Innovation (Forschung und Entwicklung). Werden die 5 Millionen Franken in Relation zur rund einer Milliarde Franken jährlichen Abgeltungen für den RPV gesetzt, so entspricht dies gerade einmal 0,5 Prozent.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN teilen die im erläuternden Bericht genannten Gründe gegen die Kantonalisierung. Das RPV-Angebot ist zu einem grossen Teil kantonsübergreifend. Die Kantonalisierung wäre ein Rückschritt für das gut funktionierende System des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

(vgl. oben)

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zu administrativem Aufwand und verzögert die Umsetzung. Daher ist durch Bund und Kantone auch sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN unterstützen die Präzisierung und halten ausdrücklich an der geltenden Regel zur Gewinnverwendung fest, wonach zwei Drittel zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen sind und ein Drittel von den Transportunternehmen frei verwendet werden kann.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wichtig ist 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. Die volkswirtschaftliche und regionalpolitische Sicht ist stärker als der rein betriebswirtschaftliche Aspekt zu gewichten.

Zudem sollten die Angebote des regionalen Personenverkehrs an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Heute bestehen besonders Lücken bei der Erschliessung von Bergregionen, welche für Freizeitaktivitäten besucht werden, aber nicht mehr Teil des abgeltungsberechtigten Verkehrs sind, da sie keine Wohngebiete erschliessen. So gibt es zahlreiche Ausgangspunkte z.B. für Bergtouren, die praktisch nur mit dem Privatverkehr erreicht werden können. Das ist mit ein Grund, weshalb die Menschen für den Freizeitverkehr besonders häufig den motorisierten Individualverkehr statt den öffentlichen Verkehr wählen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die GRÜNEN unterstützen ein Benchmarking-System, wenn dieses sich nicht primär an der Wirtschaftlichkeit eines Angebots orientiert. In einem Benchmarking müssen zwingend auch ökologische Aspekte und die Arbeitsbedingungen einbezogen werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung» Variante «Teilentflechtung» Keine

Bemerkungen:

Die Variante „Teilentflechtung“ schafft neue Schnittstellen, widerspricht dem Ziel der Harmonisierung und schafft insgesamt weniger Planungssicherheit.

10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?

JA NEIN

Wenn ja, welche:
(vgl. oben)

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:
a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

JA NEIN

Verbesserungsvorschläge:
(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

JA NEIN

Bemerkungen:
(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
(Die GRÜNEN lehnen die Variante „Teilentflechtung ab.)

C) Weitere Bemerkungen

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Wie erwähnt fordern die GRÜNEN die Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu erweitern und an die Mobilitätsbedürfnisse des Freizeitverkehrs anzupassen. Erhebungen zum Modalsplit zeigen, dass besonders im Freizeitverkehr der motorisierte Individualverkehr immer noch stark dominiert.