



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"/>	Tarifverbunde
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse Zentralsekretariat / Secrétariat central Theaterplatz 4, 3011 Bern Postfach / Case postale, 3001 Bern Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch	

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:

Wir sind der Meinung, dass der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben ist. Es ist uns wichtig, dass der Regionalverkehr – als Teil des Service Publics – auch in Zukunft in gewohnter Qualität finanzierbar und effizient gestaltet wird. Dafür sollen Prozesse optimiert und die Voraussetzungen geschaffen werden, dass das erfolgreiche Modell des Regionalen Personenverkehrs (RPV) langfristig gesichert bleibt.

Für uns ist zudem wichtig, dass der Bund auch weiterhin eine mitgestaltende Rolle im RPV einnimmt. Einerseits braucht der RPV einfache und harmonisierte Bestellverfahren und andererseits eine sichergestellte, nachhaltige Finanzierung. Wichtig sind zudem auch Mittel für die Weiterentwicklung des Systems.

Aus umwelt-, klima- und gesellschaftspolitischer Sicht erscheint es für uns zudem wichtig, dass sich Innovationen in der Verkehrsentwicklung dahingehend entwickeln, den Verkehr zu vermindern und effizienter zu gestalten, statt diesen zu verstärken. Die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr, die insbesondere auch aufgrund der fehlenden öV-Angeboten zustande kommt, soll verringert werden. Die nachhaltige Verkehrsgestaltung und die Schonung der Ressourcen stehen dabei im Zentrum.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Folgende Ziele sollen mit der Reform erreicht 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.*
- *Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen als gemeinsame Besteller sowie zwischen Bestellern und Transportunternehmen sind zweckmässig aufgeteilt.*
- *Die Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen.*
- *Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert.*

Die SP unterstützt diese Reformziele. Folgende sind unserer Meinung nach zu priorisieren:

- Die **Finanzierung** ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert.
- Die **Gesamtsicht** bei Bund, Kantonen und Transportunternehmen von Infrastruktur, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist gestärkt.
- Das Bestellverfahren ist vereinfacht und **harmonisiert**.

Neben diesen Reformzielen ist uns aber auch wichtig, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln muss. Zudem soll es verstärkt an den heutigen Mobilitätsbedürfnissen orientiert und diesbezüglich ausgedehnt werden (z.B. Nachtbusse oder mehr

Angebote in Berggebieten wie z.B. BusAlpin). Denn die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr liegt unter anderem an fehlenden öV-Angeboten.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Unserer Meinung nach werden die Ziele mit der Vorlage teilweise erreicht. Wir begrüßen einerseits, dass durch Zielvereinbarungen die Planbarkeit des Angebots erhöht wird. Die Festlegung des Angebots über vier bis sechs Jahre gibt mehr Planungssicherheit.

Andererseits finden wir aber, dass mittels Ausschreibungen kein qualitativ hochstehender Regionalverkehr bereitgestellt werden kann, da somit wohl meistens nur der jeweils billigste Anbieter berücksichtigt wird. Das damit geförderte Klima des Wettbewerbs untergräbt in einem gewissen Sinne die grosse Stärke des schweizerischen öV: die Kooperation. Unserer Meinung nach sollte eine ausgewogene Mischung zwischen Kooperation und Wettbewerb zugelassen sein. Um Innovationen im öV voranzutreiben, sollten neue Erkenntnisse in der Branche untereinander geteilt werden. Eine solche Zusammenarbeit ist aber nur möglich, wenn der öV als Ganzes gedacht und kooperativ gestaltet wird. Dies kann über Zielvereinbarungen besser erreicht werden anstatt über Ausschreibungen.

Die öV-Unternehmen des Regionalverkehrs kämpfen mit einem Zielkonflikt: Einerseits dürfen sie auf bestellten Linien keine Gewinne erzielen, andererseits wird von ihnen erwartet, innovativ zu sein und ihre Effizienz zu steigern. Mit der Reform wird diese Problematik zwar angesprochen, jedoch werden keine Lösungen dafür formuliert. Es fehlen wirkungsvolle Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen. Die Transportunternehmen können keine Eigenmittel für Investitionen erwirtschaften, die für Weiterentwicklungen eingesetzt werden können. Dabei wäre es aus umwelt- und gesellschaftspolitischer Sicht sehr wichtig, den öV auf der Strasse weiterzuentwickeln, um gegenüber dem Privatverkehr konkurrenzfähig zu sein. Dafür ist eine adäquate Finanzierungsmöglichkeit sicherzustellen.

Ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, hängt ausserdem von der Variantenwahl ab. Dabei können unserer Meinung mit der Variante «Optimierung» die Ziele besser erreicht werden.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Bei der Variante „Kantonalisierung“ würde das gesamte RPV-Angebot neu durch die Kantone bestellt werden. Der Bund würde sich finanziell mit einer an die Kantone ausbezahlten, indexierten Pauschale beteiligen, statt wie heute pro Linie.

Da das Angebot des RPV grösstenteils kantonsübergreifend ist (insbesondere bei der Bahn ist der Anteil an Linien, die über die Kantonsgrenzen hinausfahren, mit 60% sehr hoch), scheint uns eine übergeordnete Koordination der Kantone bei der Planung und Bestellung notwendig und somit ist die Variante „Kantonalisierung“ abzulehnen.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits erwähnt, sind die Linien des RPV grösstenteils kantonsübergreifend, wodurch eine Aufgabenteilung nur sehr schwer umzusetzen wäre. Da der regionale Personenverkehr als ein nationales Anliegen bezeichnet werden kann, sollte ihm zudem auch nationale Bedeutung geschenkt werden.

Grundsätzlich sind wir gegen eine weitere Entflechtung von Bundes- und Kantonsaufgaben, wie sie für die Aufgabenteilung II vorgesehen ist. Indem bislang gemeinsam finanzierte und koordinierte Politikbereiche eindeutig einer Ebene zugeteilt werden, würde der kantonalen Willkür Tür und Tor geöffnet werden, was wir massiv kritisieren. Dies auch in Hinsicht auf die Realität einer immer enger verflochtenen Schweiz, in der immer mehr Leute über die Kantons Grenzen hinaus arbeiten, wohnen oder in die Schule gehen. Die gemeinschaftlich zu finanzierenden und zu regelnden Bereiche nehmen eher zu, und eine faire Koordination kann dabei nur durch den Bund geschehen.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Gemäss dieser Vorlage sollen Innovationen auf verschiedene Arten gefördert und finanziert werden:

- *Planbare, kleinere Projekte können in die Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen aufgenommen und über den Bestellprozess mitfinanziert werden.*
- *Zudem sollen die Reserven gemäss Art. 36 PBG ([SR 745.1](#)) in Absprache mit den Bestellern für Innovationen verwendet werden können.*
- *Ergänzend sollen grössere, insbesondere Transportunternehmen-übergreifende Innovationsprojekte auf Basis von Art. 31, Abs. 2 PBG direkt vom Bund finanziert werden können (an diesen Projekten können sich Dritte finanziell beteiligen). Die Finanzierung dafür wird über den Verpflichtungskredit für den RPV sichergestellt. Jährlich sind dabei Mittel in der Höhe von rund 5 Mio. Franken vorgesehen.*

Unserer Meinung nach kann die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Um den Kundinnen und Kunden einen noch besseren öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen, müssen Bund und Kantone die Transportunternehmen mit Mitteln unterstützen. Eine lediglich projektbezogene Finanzierung führt zudem zu mehr administrativen Aufwand, was wiederum die Umsetzung verzögert.

Des Weiteren sollten auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Qualität gewährt werden. Denn für kleine und mittlere Transportunternehmen ist die vorgeschlagene Regelung besonders untauglich, weil diese Unternehmen nicht über genügend Eigenmittel verfügen, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können. Folglich ist durch Bund und Kantone sicherzustellen, dass für zusätzliche Mittel zur Weiterentwicklung des Systems auch die entsprechenden Budgets vorhanden sind und die Abgeltung punktuell erhöht werden kann.

Es stellt sich die Frage, ob 5 Mio. Franken pro Jahr ausreichen, um echte Innovation voranzutreiben und den RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten – denn der öV-Anteil im Modalsplit stagniert. Um die Finanzierung von Innovationen langfristig sicherzustellen, braucht es weitere Lösungen. In der RPV-Reform sollen daher zusätzliche Ansätze geprüft werden.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Das aktuelle Bestellverfahren basiert auf geplanten Vollkosten und Erlösen. Nach Abschluss des Rechnungsjahres wird die Ist-Rechnung bei jedem Transportunternehmen bezüglich Kosten und Erlösen leicht von der Plan-Rechnung abweichen (wegen externen nicht beeinflussbaren Faktoren und aufgrund von durch das Transportunternehmen beeinflussbaren Faktoren). Dadurch ergeben sich Fehlbeträge oder Überschüsse. Die Steuerung der Besteller ist darauf ausgerichtet, die Abgeltung möglichst so festzulegen, dass sich keine signifikanten Fehlbeträge oder Überschüsse ergeben. Dieses Vorgehen hat sich aus Sicht der Besteller bewährt und ist im Marktmodell mit Direktvergaben weiterhin angezeigt.

Bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wird der Zuschlag demjenigen Angebot gegeben, das für die Besteller wirtschaftlich und qualitativ am besten ist. Je nach Effizienz der Transportunternehmen sowie der Wettbewerbssituation ist es möglich, dass mit dem Abgeltungsbetrag eine Gewinnmarge der Transportunternehmen finanziert wird.

Hinsichtlich der Verwendung der allfälligen Überschüsse beim bestellten Regionalverkehr werden die gesetzlichen Regelungen folgendermassen präzisiert:

- *Die bisherige Regel bezüglich der **zweckgebundenen Spezialreserve** wird **beibehalten**.*
- ***Neu** wird gesetzlich ermöglicht, dass auch bei den **nicht vom Bund mitbestellten** Angeboten die **Besteller-Kantone** von Transportunternehmen die **Äufnung einer zweckgebundenen Spezialreserve vorschreiben** können.*

Um das bereits heute qualitativ hochstehende öV-System der Schweiz noch weiterzuentwickeln und Innovationen in der öV-Welt zu integrieren, benötigen die Transportunternehmen finanzielle Mittel. Denn das heutige System des RPV gibt für die Transportunternehmen unserer Meinung nach wenig Anreize für Effizienzsteigerungen. Sie haben nur wenige Möglichkeiten, Mittel zu generieren, die sie innerhalb vom Betrieb zur Entwicklung von Innovationen einsetzen können. Dies wäre aber wichtig, um sich weiterzuentwickeln und den sich wandelnden Ansprüchen der Bevölkerung genügen zu können. Aus Sicht der Nachhaltigkeit finden wir daher wichtig, dass die öV-Unternehmen des Service Public genügend Mittel haben, um Innovationen zu Gunsten der Verkehrsminde- rung und der Nachhaltigkeit voran zu treiben.

Aus diesen Gründen befürworten wir den Vorschlag der öV-Branche, dass die Transportunternehmen neu generell 50% ihres Gewinns für nachhaltige Innovationen frei verwenden können. Die übrigen 50% (bisher zwei Drittel) sind zur Deckung künftiger Verluste einer Spezialreserve zuzuweisen.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Dank des RPV ist die Anbindung sämtlicher Randregionen an das öV-System der Schweiz sowie auch Verbindungen zu Randzeiten und Erschliessungen von Quartieren garantiert. Es ist daher wichtig, dass die Kriterien weiterhin eine nachhaltige und langfristig finanzierbare Versorgung sicherstellen. Deshalb sollte die regionalpolitische und

volkswirtschaftliche Sicht über der rein betriebswirtschaftlichen Sicht stehen. Unter Beachtung rein wirtschaftlicher Kriterien kann der öV seinen Anteil im Freizeitverkehr kaum erhöhen. Dies wäre aber wichtig, da es heute Lücken bei der Erschliessung von Regionen gibt, die für Freizeitaktivitäten besucht werden, aber nicht mehr Teil des abgeltungsberechtigten Verkehrs sind (da sie keine Wohngebiete erschliessen) und somit quasi nur mit dem Privatverkehr erreicht werden können. Eine Unterstützung von Angeboten, die diese Lücke schliessen (wie z.B. *BusAlpin* oder der [Schneetourenbus](#)), durch eine Mitfinanzierung wäre unseres Erachtens nötig.

Um in peripheren Regionen für schwach frequentierte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot anbieten zu können, ist die Förderung und Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten sehr wichtig.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Mit einem nationalen Benchmarking, das auf bestehenden qualitativen und finanziellen Kennzahlen für den bestellten Personenverkehr basiert und dessen Kennzahlen veröffentlicht werden, können Transparenz und Anreize erhöht werden.

Ein im Rahmen der Zielvereinbarungen vereinbartes Bonus-Malus-System (z.B. mit Bezug auf objektiv messbaren Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit oder Sauberkeit) kann sich auf dieses Benchmarking stützen, um der spezifischen Situation des jeweiligen Transportunternehmens Rechnung zu tragen. Übertrifft ein Transportunternehmen die vereinbarten (Mindest-)Zielsetzungen, zahlen die Besteller einen Bonus, unterschreitet dieses den Zielwert, muss es den Bestellern einen Malus bezahlen.

Ein solches nationales Benchmarking-System wird der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen entwickeln. Dabei ist die Frage des Umfangs ebendieses noch zu klären. Möglich ist eine Differenzierung zwischen vom Bund mitbestellten Linien und nur von Kantonen und Gemeinden bestellten Linien oder eine Differenzierung nach Grösse des Abgeltungsvolumens oder eine einheitliche Erfassung. Der Bund bevorzugt ein möglichst einheitliches System.

Die SP erachtet es als sinnvoll, ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten öV-Linien einzuführen. Ob allerdings mit Bonus-/Malus-Anreizen effektiv ein Anreiz geschaffen werden kann, die Mindestanforderungen an die Qualität des öV zu übertreffen und effizient mit den eingesetzten Geldern umzugehen, bezweifelt die SP.

Die Transportunternehmen sollten bei der Entwicklung eines neuen Instruments gleichberechtigt wie die Kantone oder der Bund mitwirken können; dies dient der Qualitätsmessung und -förderung. Beim Benchmark gilt es auch, die Arbeitsbedingungen und deren Beurteilung durch die Sozialpartner zu berücksichtigen. Ebenfalls scheint uns die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Benchmarking-Resultate wichtig. Wirtschaftliche Anreize scheinen uns nicht förderlich und bei der Postauto AG musste gar festgestellt werden, dass dies Fehlanreize und Missbrauch förderte.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung»

Variante «Teilentflechtung»

Keine

Bemerkungen:

Die Variante „**Teilentflechtung**“ geht einen Schritt weiter als die Variante „Optimierung“: Neu soll die Bestellung von Buslinien vollständig in die Kompetenz und Verantwortung der Kantone übergehen. Damit können Synergien zum Ortsverkehr genutzt, Schnittstellen reduziert und Zuständigkeiten geklärt werden. Bei der Variante „Teilentflechtung“ zieht sich der Bund zwar aus der Bestellerrolle zurück, nicht aber aus der Finanzierung: Der Bund soll sich finanziell im selben Umfang wie bisher am Busangebot gegenüber den Kantonen mit einer Pauschale beteiligen. Die Kantone können mit dieser Variante den gesamten Bus-Verkehr im Orts- und Regionalverkehr eigenständig und aus einer Hand bestellen.

Die Variante „**Optimierung**“ legt die Basis für die Reform. Die Elemente der Variante „Optimierung“ sind – soweit passend – auch in der Variante „Teilentflechtung“ enthalten. Beide Varianten beruhen damit auf **denselben Kernelementen**: Erhöhte Planungssicherheit dank mehrjährigen Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen sowie Präzisierungen bei der Überschuss-Verwendung. In der Bewertung der Varianten **bevorzugt der Bund die Variante „Teilentflechtung“**.

Die SP bevorzugt klar die Variante „Optimierung“, da die Verkehrsräume und die Mobilität der öV-Benutzenden meist kantonsübergreifend sind. Eine gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen ist daher sinnvoll und erforderlich.

Da wir der Meinung sind, dass sich der Bund nicht aus dem Bestellprozess des RPV zurückziehen sollte, lehnen wir die Variante „Teilentflechtung“, die mit einer stärkeren Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen einen Schritt weiter geht, ab.

Auch der Tatsache, dass mit der Variante „Teilentflechtung“ die Kantone Ausnahmeregelungen im Tarifwesen des direkten Verkehrs durchsetzen können, stehen wir kritisch gegenüber. Denn dies birgt die Gefahr, dass das Tarifwesen unübersichtlicher und fragmentierter wird.

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

JA

NEIN

Wenn ja, welche:

Wie bereits erwähnt, sollte eine adäquate Finanzierung von Innovationen sichergestellt werden. Zudem besteht weiterhin der Konflikt, dass sich die Transportunternehmen auf der einen Seite zwar weiterentwickeln, innovativ und effizient sein sollten, auf der anderen Seite ihnen aber die nötigen Mittel dazu fehlen – dies auch, weil diese Mittel nicht durch ihre Transportleistungen generiert werden können. Dieser Widerspruch muss gelöst werden und es braucht Anreize zur Effizienzsteigerung für Transportunternehmen.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

- a) Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Teilentflechtung»?

JA

NEIN

Bei der Variante „Teilentflechtung“ wird das regionale **Bahnangebot weiterhin von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt**, während das **Busangebot neu alleine die Kantone bestellen**. Der Bund beteiligt sich finanziell mit einer an die Kantone ausbezahlten Pauschale an der Finanzierung des Busangebots, statt einer linienweise bezogenen Abgeltung an die Unternehmen. Bei einer Teilentflechtung entfällt im Busbereich die Trennung nach Regional- und Ortsverkehr. Die Kantone können damit die Buspauschale des Bundes für die Finanzierung beider Verkehrsarten einsetzen.

Verbesserungsvorschläge:

Die strikte Aufgabenteilung, die in der Variante „Teilentflechtung“ vorgesehen ist, widerspricht dem Gesamtsystemgedanke des öffentlichen Verkehrs.

Falls es zur Wahl der von uns nicht favorisierten Variante „Teilentflechtung“ kommt, fordern wir, dass eine interkantonale Angebotsentwicklung möglich sein soll, ohne die Effizienz zu mindern. Die Errungenschaften des heutigen Systems sollen dadurch nicht geschwächt werden.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Da zahlreiche RPV-Linien in mehreren Kantonen fahren (im Bus- und Schiffbereich sind es 15% der Linien), finden wir eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen nicht erstrebenswert. Dies wäre zudem schwierig umsetzbar. Der Regionalverkehr soll als Teil eines Ganzen gesehen werden.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

*Die bisherigen Bundesbeiträge für **Busse** sollen als Sockelbeträge der Buspauschale weitergeführt werden. Dabei ist das Kreditwachstum für diese Buspauschale indexiert (Teuerung plus Bevölkerungswachstum). Das Wachstum ist für alle Kantone gleich (sprich unabhängig von der Busangebots-Entwicklung in den Kantonen). Die einzelnen wenigen **Schiffslinien** mit Erschliessungsfunktion werden wie Buslinien finanziert (d.h. Bestellung durch Kantone). Die **Seilbahnen**, welche heute dem RPV zugerechnet werden, sollen weiterhin wie Bahnlinien behandelt werden (d.h. gemeinsame Bestellung durch Bund und Kantone). Um keine Fehlanreize zu schaffen, wird im Falle von vollständigen Betriebsumstellungen zwischen Bahn und Bus die Buspauschale an die Kantone entsprechend angepasst.*

Da die Kantone heute ein unterschiedliches Linienangebot bestellen und sich deren Wachstum und somit auch Mittelbedarf unterschiedlich entwickeln wird, ist unserer Meinung nach ein starres, lineares Finanzierungssystem nicht sinnvoll. Eher favorisieren wir eine dynamische und kantonsspezifische Entwicklung des Bundesbeitrages (Pauschale) anhand volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Kriterien. Damit erhalten die Kantone finanziellen Spielraum bei der Weiterentwicklung des öV-Angebots auf der Strasse.

Damit in peripheren Regionen für schwach frequentierte Linien ein adäquates Mobilitätsangebot angeboten werden kann, ist uns zudem die Unterstützung von komplementären oder alternativen Angeboten wichtig.

C) Weitere Bemerkungen

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Wie bereits ausgeführt, sind wir der Meinung, dass sich das Grundangebot des RPV weiterentwickeln und verstärkt an heutige Mobilitätsbedürfnisse ausgedehnt werden

sollte. Denn heute ist der Freizeitverkehr zu einseitig durch den motorisierten Individualverkehr geprägt.

Der öV-Anteil im Modalsplit sollte erhöht werden. Hier kann der RPV aktiv dazu beitragen, indem das Gesamtangebot verbessert wird. Die Abgeltungsberechtigung kann dabei in zwei Bereichen ausgedehnt werden: Einerseits kann das Angebot zur Nachtzeit verbessert werden und andererseits die Angebote hinsichtlich des reinen Ausflugsverkehrs ohne Erschliessungsfunktion.

Die fehlende Abgeltungsberechtigung beim Nachtverkehr hat zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Diese Schlechterbehandlung von öV-Bedürfnissen in der Nacht sollte unseres Erachtens vermieden werden und der Bund muss sich künftig an den Nachtangeboten finanziell beteiligen.

Da die ungedeckten Kosten für touristische Angebote (Busse, Seilbahnen und Schiffe zu Ausflugszielen) heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden müssen, kommen diese oft gar nicht erst zustande. Da diese Verbindungen aber insbesondere für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung sind und den Reisenden die Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette bieten, fordern wir auch hier eine Abgeltung durch den Bund.

In diesem Zusammenhang wäre auch eine Überarbeitung der Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs zu diskutieren. In Berggebieten zum Beispiel werden heute gewisse Transportleistungen privat erbracht (vgl. BusAlpin, Schneetourenbus oder [Alpentaxi](#)). Mit diesen Transportleistungen werden die Lücken im öV-System geschlossen und somit der öV im Freizeitverkehr gestärkt. Wenn diese Leistungen durch Bund und Kantone mitfinanziert würden, könnten die Linien auf ein solideres finanzielles Fundament gestellt und die Preise für die Fahrgäste fair und angemessen gehalten werden.

Des Weiteren wäre zu prüfen, die Beschaffung von Fahrzeugen teilweise vom Betreiber / von der Betreiberin zu entkoppeln. Die Fahrzeuge könnten stattdessen z.B. von einer Region, vom Kanton oder vom Bund gekauft werden. Dies wäre insbesondere bei kleinen Betreiber*innen gewinnbringend. Denn dies würde günstigere Konditionen sowie auch eine beschleunigte Elektrifizierung erlauben.

Des Weiteren schlagen wir vor, die Einrichtung eines Fonds zur Unterstützung von Digitalisierungsprojekten in der Schweizer Bahnindustrie zu prüfen. Damit könnte die Schweiz eine Vorreiterin eines modernen und zukunftsorientierten Bahnverkehrs in Stadt und Land werden.