

Konzernleitung · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 20. Juni 2019

Stellungnahme zur «Vernehmlassungsvorlage zur Reform des regionalen Personenverkehrs»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die SBB teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass der regionale Personenverkehr (RPV) grundsätzlich ein Erfolgsmodell ist, jedoch bezüglich Finanzierbarkeit, Planbarkeit und Vereinfachung grosse Verbesserungspotentiale bestehen.

Die SBB unterstützt die Fortführung des Primats des «bestellten Verkehrs», die weiterhin eine gute Erschliessung der Schweiz und ihrer Regionen sicherstellt, und das Unterbleiben von Liberalisierungsvorschlägen. Jedoch genügen aus Sicht SBB die Massnahmen nicht, um das Bestellverfahren grundlegend zu vereinfachen, die Planungssicherheit signifikant zu stärken und die Finanzierbarkeit nachhaltig sicherzustellen (Reformziele).

Die **SBB präferiert die Variante Optimierung**, da Verkehrsräume oft kantonsübergreifend sind und somit eine gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen sinnvoll ist. Gleichzeitig erachten wir es als sinnvoll, dass die systemischen Unterschiede zwischen Bahn und Bus (z.B. Lebensdauer der Fahrzeuge, Flexibilität Angebot) insbesondere bei den Vereinbarungsdauern berücksichtigt werden.

Um die Reformziele zu erreichen, sind aus unserer Sicht sowohl im Gesetzesentwurf als auch ausserhalb des Gesetzes nachfolgende, **weitergehende Reformelemente** notwendig.

I. Gesetzlich zu verankern:

1. Für die Bahn sollen **12-jährige Zielvereinbarungen auf Basis von Business Cases** mit entsprechenden Konzessionen abgeschlossen werden. Diese werden dann konkretisiert in drei **4-jährigen Offerten und Angebotsvereinbarungen je Markt-raum/Linienbündel**. Dies anstelle der heute gängigen Praxis von 2-jährigen Offertperioden mit Liniensicht. Die Zielvereinbarungen sollen als zukunftsgerichtetes Planungsinstrument zwischen Besteller und Transportunternehmen die Weiterentwicklung des Angebots festlegen, die gewünschte Qualität definieren und den

SBB AG

Konzernleitung
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Telefon +41 51 285 00 10
andreas.meyer@sbb.ch · www.sbb.ch

Finanzrahmen vorgeben (inkl. finanzielle Eckwerte). Dabei ist ein ausgewogenes Chance-/Risiko-Verhältnis unter Berücksichtigung unternehmerischer Handlungsspielräume zu wahren.

2. Die **Laufzeiten** der Leistungsvereinbarungen der Infrastruktur, das RPV-Bestellverfahren und dessen Finanzierung (Verpflichtungskredite) sollen **synchronisiert** werden, um Synergien in den Planungen sowie die administrativen und politischen Prozesse gebündelt zu nutzen. Gerade im Bahnbereich stehen Infrastruktur und Angebot in grosser Abhängigkeit zu einander (z.B. Angebotssteigerungen benötigen meist Infrastrukturausbauten, Baustellen sind mit Ersatzkonzepten abzustimmen). Eine gemeinsam getaktete und noch besser aufeinander abgestimmte Planung dient dem System Bahn ganzheitlich.
3. Die 4-jährigen Offerten und die anschliessenden Angebotsvereinbarungen sind mit **Verpflichtungskrediten (Bund und Kantone)** zu verknüpfen, um die Planungssicherheit zu stärken und die Finanzierung sicherzustellen. Der seit 2017 bestehende Verpflichtungskredit auf Stufe Bund ist begrüssenswert, jedoch sollen auch die anderen 50% der finanziellen Mittel seitens der Kantone verpflichtend eingeplant werden.
4. **Verkehrliche Markträume sollen als regionale Planungsregionen** genutzt werden, um sämtliche zeitlichen Horizonte abgestimmt zu planen (inkl. Angebot, Fahrplan, Baustellen, Infrastrukturausbau). Diese Massnahme stellt eine bessere Aufwärtskompatibilität der Angebotskonzepte und die Optimierung der Verkehrssysteme über kantonsgrenzen hinweg kundenorientiert sicher. Im Kern sollen dafür die bestehenden Planungsregionen (FABI/STEP) genutzt werden.

II. Weitere Massnahmen ausserhalb des Gesetzes

1. **Das Bestellverfahren ist stark zu vereinfachen und digital auszugestalten:** Der Detaillierungsgrad der Offerten ist zu reduzieren (-50%) und nicht für jede einzelne Linie eines Offertbündels soll eine Offerte eingereicht werden müssen. Besteller und Transportunternehmen sollen via ein nationales Tool ihre Geschäfte papierlos abwickeln (Bestellverfahren, Kennzahlen, Angebotsvereinbarungen etc.). Dies soll auch automatisierte monatliche Abgeltungszahlungen beinhalten.
2. **Anreize zu Effizienz- und Qualitätsverbesserungen** sollen nach nationalen Standards geschaffen werden. Dabei soll basierend auf dem bestehenden Qualitätssystem (QMS) eine Branchenlösung im Fokus stehen, die auch ein Benchmarking nach Qualitäts-, Effizienz- und Leistungszielen ermöglicht. Um unternehmerische Anreize zu schaffen, sind Bonus-Malus-Systeme mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen anzuwenden.
3. **Kooperationen** zur Nutzung von Synergien (z.B. Vertriebsplattformen, Werkstätten, Rollmaterialbeschaffungen, Betrieb) zwischen den Transportunternehmen sind **mit Anreizen durch die Besteller und die Eigner zu fördern**. Das kooperative öV-Ökosystem Schweiz bringt hohen Kundennutzen, Effizienzvorteile und erlaubt die Gesamtsystemkosten zu senken.

4. **Besteller-, Eigner- und Unternehmensstrategien** sollen noch klarer voneinander unterschieden werden. Es benötigt eine klare **Trennung der Eigner- und Bestellerrolle** auf allen Stufen.
5. Die **Weiterentwicklung des Regionalverkehrs** kann nicht ausschliesslich durch Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen finanziert werden. Es müssen auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Kundenmehrwerte gewährt werden. Explizit zu begrüssen ist dabei der neue Innovationsstopp beim BAV. Ob die Mittel in der Höhe von rund 5 Mio. Franken pro Jahr für die innovative Weiterentwicklung der Branche ausreichen, ist zu prüfen.
6. Die **Definition von abgeltungsberechtigten Kosten** soll **verbindlich festgelegt** werden, um die Rechtssicherheit für die abgeltungsberechtigten Unternehmen zu schaffen und eine Überprüfung durch Dritte zu ermöglichen.

In der Anlage finden Sie unsere Antworten auf Ihren Fragebogen sowie die ausführliche Liste unserer Änderungsanträge auf Stufe Gesetz für die Variante «Optimierung». Sollte das Vorhaben in Richtung «Teilentflechtung» weiterverfolgt werden, wird sich die SBB auch zu den entsprechend abweichenden Bestimmungen mit konkreten Änderungsvorschlägen einbringen.

Wir sind jederzeit gerne bereit, Rückfragen zu beantworten oder unseren Standpunkt anlässlich eines Gesprächs weiter auszuführen.

Freundliche Grüsse

Andreas Meyer
CEO

Toni Häne
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Personenverkehr

Anlagen: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
Änderungsanträge Gesetzesentwurf Variante «Optimierung»

Kopie an: Herr Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
Herr Serge Gaillard, Direktor EFV