



# Vernehmlassung Reform RPV

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

## Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/>	Kanton
<input 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 checked="" type="checkbox"/>	Konzessionierte Transportunternehmen <input checked="" type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien <input checked="" 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: SBB Personenverkehr Mischa Nugent Leiter Geschäftssteuerung Regionalverkehr Postfach 3000 Bern 65	

## Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Ziel der SBB ist ein kundenorientierter, qualitativ hochstehender und verlässlicher Regionalverkehr. Dabei steht der Gedanke «Eine Reise, ein Ticket» im Fokus und damit verbunden «Eine Reise, ein System».

Um auf dem heutigen erfolgreichen Gesamtsystem öV aufzubauen, braucht es ein einfaches und harmonisiertes Bestellverfahren, eine nachhaltige Finanzierung und Mittel für die Weiterentwicklung des Systems. Die RPV Reform nimmt sich diesen Anliegen an.

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

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Die SBB unterstützt die Reformziele grundsätzlich. Folgende Ziele sind aus Sicht der SBB zu priorisieren:

- Planbarkeit und Vorhersehbarkeit des Angebots sind erhöht
- Finanzierung ist verlässlich, berechenbar und stabilisiert
- Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert
- Transportunternehmen erhalten Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Einige Aspekte der Vorlage sind bereits umgesetzt, wie beispielsweise das Qualitätsmesssystem (QMS) sowie der RPV Verpflichtungskredit auf Stufe Bund.

Die in der Vorlage vorgeschlagenen Massnahmen reichen jedoch nicht, um die benötigten Verbesserungen zu erzielen, sondern stellen nur eine leichte Verbesserung dar.

Gleichzeitig werden bestehende Elemente verwässert oder gar verschlechtert. So wird vorgeschlagen, dass das Bestellverfahren alle zwei Jahre durchgeführt wird, aber auch ein einjähriges Verfahren möglich bleibt (Art. 31b E-PBG). Ein anderes Beispiel sind die vorgeschlagenen «möglichen» Inhalte einer Zielvereinbarung, welche Tür und Tor für eine nicht handhabbare Anzahl unterschiedlicher Einzellösungen öffnen. Dies verschlechtert die Transparenz, verkompliziert das Verfahren und widerstrebt dem Ziel, das Bestellverfahren zu vereinfachen und zu harmonisieren. Letztlich treibt es den administrativen Mehraufwand und somit die Kosten aller Beteiligten in die Höhe – ohne Mehrwert für die Kunden oder das Gesamtsystem.

Ob mit der Vorlage die Ziele der Reform erreicht werden, hängt ausserdem von der Variantenwahl ab. Dabei bringt die «Optimierung» mehr Vorteile.

## A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:  
a) Wird die Variante «Kantonalisierung» zu Recht verworfen?

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Es macht wenig Sinn, das gesamte RPV-Angebot durch die Kantone zu bestellen. Schliesslich gibt es bei der Bahn einen hohen Anteil an Linien, die über die Kantons-grenzen fahren (60%), so dass eine übergeordnete Koordination nötig ist. Die Bahn macht 80% des RPV aus, Nachfrage steigend.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Siehe auch 4 a). Eine strikte Aufgabenteilung ist schwierig umsetzbar, da viele Linien interkantonal operieren, d.h. Ortschaften zwischen verschiedenen Kantonen verbinden und erschliessen (Anteil interkantonaler Linien Bahn: 60%, Anteil interkantonaler Linien Bus/Schiff: 15%). Ausserdem ist der RPV wichtiger Standortfaktor für die Schweiz und deshalb ein nationales Anliegen, dem auch nationale Bedeutung geschenkt werden soll.

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. Es müssen auch finanzielle Spielräume für die innovative Weiterentwicklung des Angebots und der Kundenmehrwerte gewährt werden. Explizit zu begrüssen ist dabei der neue Innovationstopf 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. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschuss-Verwendung richtig gesetzt?

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Bereits heute ist das öV-System der Schweiz im internationalen Vergleich qualitativ hochstehend. Die SBB setzt sich für einen effizienten Regionalverkehr ein.

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.

Weiter sollen durch Besteller und Eigner Kooperationen zur Nutzung von Synergien (z.B. Vertriebsplattformen, Werkstätten, Rollmaterialbeschaffungen, Betrieb) zwischen den Transportunternehmen gefördert und mit Anreizen unterlegt werden, um gemeinsam die Gesamtsystemkosten zu senken. Eine Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen bringt aus unserer Sicht den höchsten Kundennutzen.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Es ist wichtig, dass mit den Kriterien weiterhin eine nachhaltige Versorgung sichergestellt wird, die auch langfristig finanziert werden kann. Weiter sind der Systemgedanke und die kundenorientierte Transportkette inkl. die Feinverteilung zu berücksichtigen.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Die SBB setzt sich für einen effizienten Regionalverkehr ein. Ein schweizweit einheitliches Benchmarking kann helfen, das System zu verbessern, Best Practices zu identifizieren und voneinander zu lernen. Eine strikte Nutzung des Benchmarkingtools als Kontroll- und Sanktionierungsinstrument würde aber den Spirit einer partnerschaftlichen und kooperativen Zusammenarbeit auch unter den Transportunternehmen gefährden. Die öV-Branche prüft aktuell die Entwicklung eines Benchmarkings im Sinne einer Branchenlösung. Die SBB unterstützt dies aktiv.

## B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung»  Variante «Teilentflechtung»  Keine

**Bemerkungen:**

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

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

JA  NEIN

**Wenn ja, welche:**

Um die Reformziele «Bestellverfahren zu vereinfachen», «Planungssicherheit zu stärken» und «Finanzierbarkeit sicherstellen» zu erreichen, sind aus Sicht der SBB weitergehende Reformelemente notwendig.

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 Marktraum/Linienbündel. Dies anstelle der heute gängigen Praxis von 2-jährigen Offertperioden mit Linien-sicht. Die Zielvereinbarungen sollen als zukunftsgerichtetes Planungsinstrument zwischen Besteller und Transportunternehmen die Weiterentwicklung des Angebots

festlegen, die gewünschte Qualität definieren und den Finanzrahmen vorgeben (inkl. finanzielle Eckwerte). Dabei ist ein ausgewogenes Chance-/Risiko-Verhältnis unter Berücksichtigung unternehmerischer Handlungsspielräume zu wahren.

Die Laufzeiten der Leistungsvereinbarungen der Infrastruktur sollen mit dem RPV Bestellverfahren 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.

Die 4-jährigen Offerten 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.

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.

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.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

JA

NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Die Variante «Teilentflechtung» geht einen Schritt weiter und teilt die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen neu auf. Genau hier liegen die Nachteile dieser Variante. Eine strikte Aufgabenteilung, wie sie die «Teilentflechtung» vorsieht, widerspricht dem Systemgedanke des öV Schweiz.

Falls die Variante «Teilentflechtung» wider Erwarten trotzdem umgesetzt wird, gelten für die Bahn die obenstehenden Verbesserungsvorschläge zur Variante «Optimierung».

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Eine strikte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ist schwierig umsetzbar, da im Bus- und Schiffbereich 15% der Linien zwischen mehreren Kantonen fahren.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Betrifft die SBB nicht.

**C) Weitere Bemerkungen**

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die SBB fordert unabhängig von den beiden Varianten, dass die Besteller-, Eigner- und Unternehmensstrategien noch klarer voneinander unterschieden werden und eine klare Trennung der Eigner- und Bestellerrolle auf allen Stufen vollzogen wird.

Weiter soll die Definition von abgeltungsberechtigten Kosten verbindlich festgelegt werden, um die Rechtssicherheit für die abgeltungsberechtigten Unternehmen zu schaffen und eine Überprüfung durch Dritte zu ermöglichen.