



Vernehmlassung Reform RPV

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

| | |
|---|--|
| <input checked="" 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 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: Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität Benno Jurt, benno.jurt@bs.ch , Tel. 061 267 92 22 und Stephan Herzog stephan.herzog@bs.ch Tel. 061 267 40 18 | |

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:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Im Vordergrund stehen eine klare Rollenverteilung auf Bestellerseite (unabhängig von der gewählten Variante), die Verlässlichkeit der Finanzierung sowie Anreizsysteme für Transportunternehmen.

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

JA, teilweise NEIN

Bemerkungen:

In beiden Varianten werden wesentliche Ziele grundsätzlich erreicht. Hingegen fehlen im Bereich Gewinnverwendung die erwarteten Reformvorschläge.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz eine Erfolgsgeschichte, was nicht zuletzt mit der Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen und der dabei zentralen Rolle des Bundes zu tun hat. Die Erschliessungsqualität und damit die Grundversorgung im RPV sind zentral definiert. Ein Rückzug der „Klammer“ Bund würde die Einheit des Systems gefährden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Verbundcharakter soll unbedingt erhalten bleiben und es sollte sich weder die eine noch die andere Seite aus der gemeinsamen Aufgabe zurückziehen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wenn sich die TU's weiterentwickeln sollen, muss ein gewisser finanzieller Spielraum bzw. eine klar definierte Freiheit vorhanden sein, um sich mit Innovationen zu beschäftigen. Hier sollten gezielt Anreize für Transportunternehmen geschaffen werden. Selbst für kleinere Projekte ist die Hürde über Zielvereinbarungen relativ umständlich und schafft kaum Anreize.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Grundsätzlich sollte ein subventionierter Betrieb keinen Gewinn budgetieren. Die TU muss aber einen gewissen Anreiz haben, über einen mit Effizienz erwirtschafteten Gewinn mindestens teilweise zu bestimmen. Gerade in einem Wettbewerbsumfeld ist dies eine zentrale Voraussetzung.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Es macht Sinn, wenn bei der Bemessung der Mitfinanzierung wirtschaftliche Kriterien angewendet werden. Die Anwendung wirtschaftlicher Kriterien darf aber nicht zu einer generellen Sparübung werden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Ein gemeinsames Benchmarking ist wichtig, macht insbesondere auch in der Variante Teilentflechtung Sinn, schafft Transparenz und wirkt zudem anspornend für Transportunternehmen.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung» Variante «Teilentflechtung» Keine

Bemerkungen:
Bei der Variante „Optimierung“ bleibt der gesamte Regionalverkehr, unabhängig vom Transportmittel, eine gemeinsame Aufgabe der Besteller Bund und Kantone. Der Bund übernimmt weiterhin gesamtheitlich eine verbindende und koordinierende Rolle. Die "Optimierung" umfasst nur kleine Änderungen und präzisiert primär das bestehende, bewährte Gesetz.
Bei der Variante „Teilentflechtung“ besteht die Gefahr, dass die Weiterentwicklung des Busangebots in den Kantonen sehr unterschiedlich verläuft, was die Einheit des Erfolgsmodells ÖV Schweiz in Frage stellen könnte. Die Variante birgt auch die Gefahr, dass infolge der unterschiedlichen Systementwicklungen in den einzelnen Kantonen die Koordination bei grenzüberschreitenden Linien komplizierter wird. Zudem sieht der Bund trotzdem Kontrollinstrumente beim strassengebundenen öV vor, von denen dann

auch der heutige Ortsverkehr betroffen wäre.
Die Aufgabe, das Land flächendeckend zu erschliessen, ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, die sowohl mit Bahn wie mit Bus erfüllt werden kann. Warum eine Bahn bzw. eine Tram fährt und nicht ein Bus, ist in vielen Fällen historisch bedingt.

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

JA NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

JA NEIN

Verbesserungsvorschläge:
Eine subventionsrechtliche Prüfung durch eine zentrale Stelle (BAV) ist wichtig und müsste auch in dieser Variante für den Busbereich ermöglicht werden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Wir erachten das Subsidiaritätssystem in diesem Fall als nur bedingt zielführend. Die verbindende, koordinierende Klammer des Bundes wäre zu schwach.

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Regelung ist statisch und vergangenheitsbezogen ausgestaltet. Sie ist kaum zukunftsgerichtet. Sie gibt damit wenig Anreize für die Kantone, das Bussystem an neue Gegebenheiten anzupassen und das Angebot auszubauen. Die Anreize liegen vor allem beim Sparen.

C) Weitere Bemerkungen

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Für den für Basel sehr wichtigen landesgrenzüberschreitenden Verkehr sind mit der Reform noch nicht alle Fragen der Bestellung und Finanzierung geklärt.
Im Bereich der Gewinnverwendung fehlen Reformvorschläge in der Vernehmlassungsvorlage. Die Schaffung von Anreizen für die Unternehmungen ist für uns ein zentrales Reformziel. Anreize sind wichtig für die Effizienzsteigerung und damit die wirtschaftlichere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel.