



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 checked="" type="checkbox"/> ohne Bundesabgeltung nach PBG
<input type="checkbox"/>	Tarifverbunde
<input type="checkbox"/>	Weitere
Absender: BLS AG, Genfergasse 11, 3001 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:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht hat eine vernünftige Anreizsteuerung für die Transportunternehmen Priorität. Transportunternehmen brauchen unternehmerische Handlungsspielräume. Effizienz- und Qualitätssteigerungen müssen sich lohnen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Angesichts der Ziele und der langen Vorbereitungszeit erachten wir die beiden den Reformvarianten zugrundeliegenden Reformverschlüsse als bescheidene «Kosmetik» am bestehenden System. Wesentliche problematische Aspekte des heutigen Bestellmodells bleiben dadurch unangetastet, namentlich:

In der Vorlage fehlen wirkungsvolle **Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen**. Allein mit Bonus-Malus-Systemen und einem Benchmarking lässt sich dies u.E. nicht erreichen. Dies aus folgenden Gründen:

- Die TU können weiterhin keine Eigenmittel für Reinvestitionen «von innen» erwirtschaften. Dadurch nimmt der Fremdfinanzierungsanteil der TU immer stärker zu, während der Anteil des Eigenkapitals abnimmt. Dieser Effekt wird verstärkt, weil Ersatzinvestitionen in der Regel teurer sind. Dies zieht mittel- bis langfristig aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten eine Gefährdung der Substanzerhaltung der TU nach sich.
- Neben der fremdkapitallastigen Bilanzstruktur erschweren die fehlende Liberalisierung der Gewinnverwendungsvorgabe sowie die lediglich bescheidene Förderung einer innovativen Marktbearbeitung die Führung der TU nach betriebswirtschaftlichen Prinzipien.
- In verschiedenen Bereichen tragen die TU Risiken, die nicht über eine entsprechende Marge finanziert werden können, z.B. kurzfristige Angebotsanpassungen, Nichtbestellung von Rollmaterial oder unvorgesehene Mehrkosten. Diese nicht im Bestellprozess finanzierten Risiken verstärken die obengenannte mittel- bis langfristige Gefährdung der Substanzerhaltung der TU.

Im Laufe der Vorbereitungen zu dieser Vorlage haben die Transportunternehmen wiederholt auf diese Problematik hingewiesen und Lösungsansätze vorgeschlagen. Dazu gehören u.a. eine branchenweite Zulassung der Eigenkapitalverzinsung nach Art. 15 ARPV, Risikomargen auf den von den TU wertgeschöpften Leistungen oder der Wechsel zu einem Bruttovertragsmodell. Wir bedauern, dass keiner dieser Ansätze ernsthaft vertieft wurde, um gesunde Bilanzstrukturen, eine branchenübliche Rendite auf dem Ei-

genkapital sowie eine erhöhte unternehmerische Freiheit für die TU zu gewähren. Letzterer Punkt ist von Bedeutung, da insbesondere Nicht-Besteller-Aktionäre ihr Kapital entgeltlos zur Verfügung stellen.

Bezüglich der **Gesamtsicht von Infrastruktur, Orts- Regional und Fernverkehr** bleibt unverändert das Problem bestehen, dass Bestellperimeter und Markträume nicht zusammenpassen. Sozioökonomische Markträume und aus Bahnproduktionssicht betrieblich sinnvolle Liniennetze machen nicht an den Kantonsgrenzen halt. Dennoch wird aus politischen Gründen weiterhin an der kantonalen Bestellhoheit festgehalten. Sinnvoller wäre es, im Sinne der Regionalisierung eine Kongruenz von Markt- und Bestellräumen anzustreben. Dies muss nicht zwingend – wie im Bericht (S.18) aufgeführt – mittels einer systemführenden TU, oder durch ein Modell ZVV, geschehen. Denkbar wären z.B. auch die Regionen der Angebotsplanung mit Bestellkompetenzen anzureichern.

Auch hinsichtlich **Finanzierungssicherheit** bringt die Vorlage nur beschränkte Vorteile. So fehlt auf Kantonsebene weiter jegliche finanzielle Verbindlichkeit über das Budgetjahr hinaus. Hier sollte weiter nach Möglichkeiten gesucht werden. Bund und Kantone können in der für die gemeinsam bestellten Angebote vorgesehenen Zielvereinbarung eine jährliche Durchführung des Bestellverfahrens vereinbaren. Durch die potentielle Verkürzung der Offertdauer auf 1 Jahr droht u.E. eine Verschlechterung im Bestellprozess; zudem wird damit das Reformziel "Das Bestellverfahren ist vereinfacht und harmonisiert" stark beeinträchtigt.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Statt einer Kantonalisierung sollte im Gegenteil eine Regionalisierung der RPV-Bestellung angestrebt werden, um die Kongruenz von Markträumen und Bestellperimeter zu fördern. Die BLS bedauert, dass alle entsprechenden Ansätze im Laufe der Erarbeitung der Vorlage verworfen wurden.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagenen Regelungen müssen der Natur von Innovationen Rechnung tragen. Innovationen verlangen rasche, dezentrale Entscheidungen. Lange Bewilligungsverfahren taugen dafür nicht, weil kleine und mittlere TU nicht über die Eigenmittel verfügen, um eigene Innovationsprojekte solange vorzufinanzieren, bis die entsprechenden Finanzierungszusagen des Bundes erfolgen können. Daraus resultiert ein strategischer Wettbewerbsnachteil für die kleineren und mittleren TU.

Ganz generell erachten wir den schweizweit vorgesehenen Innovationsbeitrag von CHF 5 Mio./a für den RPV als viel zu klein, um wirkungsvolle und umsetzungsreife Innovationen zu finanzieren.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

S.o. Die unbefriedigende Anreizsituation bleibt gegenüber heute unverändert.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen ein schweizweit einheitliches Benchmarking. Im Sinne der Sachnähe soll dieses jedoch nicht durch Bund und Kantone, sondern durch die öV-Branche erarbeitet werden.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung» Variante «Teilentflechtung» Keine

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Wenn ja, welche:

Verstärkte Anreize zur Effizienzsteigerung für TU, gemäss Eingaben der Transportunternehmen in der entsprechenden Arbeitsgruppe. Nebst mehr Freiheiten in der Gewinnverwendung ist ein systemreformierendes «Bruttovertragsmodell» ernsthaft zu prüfen. Demnach würden die TU verantwortlich für die Kosten (geregelt in der Zielvereinbarung und Angebotsbestellung) und erhielten einen %-Anteil der Erträge als Marge. Mit diesem Ansatz würden Besteller wie Transportunternehmen gemeinsam an der Maximierung der Fahrgasterträge arbeiten und daran partizipieren. Fehlanreize im Offertprozess würden vermieden, da die TU nun «von sich aus» alle Anreize haben, die Kosten so tief wie möglich zu halten.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

JA NEIN

Verbesserungsvorschläge:
Wie oben Frage 10.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

C) Weitere Bemerkungen

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Mit der Revision des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen per 1. Januar 2010 wurde das Pfandrecht auf die Infrastruktur beschränkt (Art. 9). Unterliegt somit die Verwertung eines gesicherten oder ungesicherten Anleihens einer EVU seit der Revision 2010 dem SchKG? Könnte somit das Rollmaterial einer EVU mit Arrest oder ähnlichen Sicherungsmassnahmen belegt und damit dauerhaft oder zeitlich beschränkt dem öffentlichen Zweck entzogen werden?