

Positionspapier

Entwicklung RPV Schiene

Der schienengebundene Regionale Personenverkehr (RPV) steht vor grossen Herausforderungen. Während für die Bahninfrastruktur mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) eine verbindliche, langfristige Finanzierungs- und Planungsgrundlage besteht, fehlt diese für den Bereich des öffentlich bestellten Regionalverkehrs. Zudem fehlen den Transportunternehmen heute unternehmerische Spielräume und finanzielle Anreize zur Effizienzsteigerung und laufenden Verbesserung und Weiterentwicklung ihres Angebots. Die BLS setzt sich deshalb ein für eine Weiterentwicklung des heutigen Bestellsystems für den Regionalverkehr. Damit sollen die finanzielle Planungssicherheit erhöht, die Transportunternehmen in ihrer unternehmerischen Verantwortung gestärkt und die Nutzer angemessen an den Kosten beteiligt werden.

Der RPV befindet sich in stetem Wachstum. Seit 2007 stiegen die zurückgelegtem Personenkilometer allein auf dem BLS-Netz durchschnittlich um rund 4% pro Jahr. Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum von weiteren 25% bis 2030 aus. Dies führt zu einer anhaltenden Kostensteigerung, welche durch wachsende Kundenbedürfnisse (Komfort, Informationssysteme, Klimatisierung u.a.) und regulatorische Anforderungen (BehiG, Sicherheit, Interoperabilität u.a.) weiter angeheizt wird. Demgegenüber droht auf der Finanzierungsseite eine Lücke: Der RPV deckt seine wachsenden Kosten heute etwa je hälftig am Markt (Tarifeinnahmen) und durch öffentliche Abgeltungen von Bund und Kantonen. Während bei der öffentlichen Hand der Spardruck zunimmt, ist der Spielraum für Tarifanpassungen durch den Preisüberwacher und die eher geringe politisch-öffentliche Akzeptanz eingeschränkt.

Stagnierende Erträge

- Sinkende Abgeltungen pro Zkm
- Begrenzter Spielraum für Tarifanpassungen (politische Akzeptanz / Preisüberwacher)
- Schwache Konjunktur (Euro / Tourismus)



Steigende Kosten

- Investitionen Rollmaterial
- Steigende Anforderungen (Qualität / Sicherheit)
- Steigende Trassenpreise (2017)
- Äufnung Wertschwankungsreserve Pensionskasse

Vor diesem Hintergrund droht das Regionalverkehrssystem finanziell in ein strukturelles Ungleichgewicht abzugleiten. Die BLS fordert deshalb eine Reform des heutigen RPV-Systems entlang folgender Leitlinien:

1. Langfristige und verbindliche Finanzierung sicherstellen

Während sich das Bahnsystem durch sehr lange Vorlaufzeiten und Investitionszyklen auszeichnet, erfolgt die Bestellung von schienengebundenen Regionalverkehrsleistungen heute kurzfristig und vorbehaltlich der jährlichen Budgetfreigaben von Bund und Kantonen.



Die für die Erbringung des Angebots massgeblichen Vereinbarungen zwischen Bestellern (Bund und Kantonen) und Transportunternehmen liegen in der Praxis meist erst Monate nach Beginn der betreffenden Fahrplanperiode vor.

Für die Transportunternehmen ergibt sich hieraus eine erhebliche Rechts- und Finanzierungsunsicherheit. Die Planungssicherheit im Regionalverkehr muss deshalb durch langfristige Vereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen erhöht werden. Diese Vereinbarungen müssen durch entsprechende Finanzierungsgefässe auf Seiten der öffentlichen Hand abgesichert sein. Analog der Bahninfrastruktur (BIF) müssen die Folgekosten der RPV-Angebote auf Seiten der Besteller also gleichsam als „gebundene Ausgaben“ betrachtet werden. Zudem sind die (finanziellen) Risiken von kurzfristigen, politisch gewünschten Änderungen des Angebots und der Rahmenbedingungen - unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips - fair zwischen Bestellern und Transportunternehmen aufzuteilen.

2. Starke Prozessführung des Bundes sicherstellen

Kantons Grenzen bilden häufig keine sinnvollen Marktgebiete für den Regionalverkehr. Da jeder Kanton bestrebt ist, Angebot und Abgeltungsbedarf auf seinem eigenen Gebiet zu optimieren, können sich bei kantonsübergreifenden Angeboten widersprüchliche Anforderungen ergeben. Als Folge drohen politische Blockaden, suboptimale (überteuerte) Produktionskonzepte oder Angebotslösungen, welche den Kundenbedürfnissen nicht entsprechen. Zudem führen kantonale Einzellösungen im Bestellverfahren zu unnötigem administrativem Aufwand auf Seiten von Bestellern und Transportunternehmen. Die BLS fordert deshalb eine starke Prozessführung des Bundes bei der Bestellung von Regionalverkehrsleistungen. Der Bund muss auf eine nationale Vereinheitlichung der Bestellprozesse hinwirken und im Konfliktfall als «ordnende Hand» zwischen Bestellerkantonen vermitteln und entscheiden.

3. Unternehmerische Anreize für die Transportunternehmen schaffen

Den Transportunternehmen fehlen im heutigen RPV-System jegliche Anreize zu unternehmerischem Handeln: Erzielte Effizienzgewinne, bzw. Mehrerträge führen umgehend zur Abgeltungsreduktion. Wer effizienter wird, wird somit «bestraft», indem im Folgejahr seine Abgeltungen gekürzt werden. Demgegenüber fordert die BLS, dass die Transportunternehmen zur Effizienzsteigerung und Marktnähe motiviert werden, in dem sie einen Teil ihrer Einsparungen einbehalten und für die unternehmerische Weiterentwicklung nutzen können. Nur so können sie angemessene Mittel erarbeiten für die Refinanzierung des steigenden Investitionsbedarfs (Technik, Komfort), die kundenorientierte Weiterentwicklung ihrer Leistungen und die Sicherung ihrer nachhaltigen finanziellen Stabilität.

4. Nutzerfinanzierung stärken

Um der Verbesserung (= auch Verteuerung) des Angebots, und der Verursachergerechtigkeit Rechnung zu tragen, setzt sich die BLS innerhalb der öV-Branche für eine massvolle und langfristig ausgerichtete Entwicklung der öV-Tarife und der branchenweiten Preissysteme ein. Dabei müssen die heutigen Errungenschaften des Direkten Verkehrs erhalten bleiben (einfacher Zugang zum öV). Auf übergeordneter Ebene sind mittelfristig neue Ansätze eines Mobilitypricings zu prüfen, welche alle Verkehrsträger (Schiene/Strasse/Langsamverkehr) einschliessen und auch die externen Kosten berücksichtigen.

März 2018