



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 6. August 2019

Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die Vorlage mit zwei Varianten zur Reform des regionalen Personenverkehrs, die auf einen längeren Zeithorizont bei der Finanzierung und damit auch auf eine höhere Verlässlichkeit sowie Transparenz beim Vergleich der verschiedenen Verkehrsunternehmen angelegt ist.

Die Städte sind in beiden Fällen nur indirekt von der Reform betroffen. Im Fall der Variante «Optimierung» tragen sie wie bisher in jenen Kantonen die Kosten des regionalen Personenverkehrs mit, welche eine Mitfinanzierung durch die Gemeinden vorsehen. Im Fall der Variante «Teilentflechtung» gelten die Vorgaben des Bundes für Busbestellungen neu auch im Ortsverkehr, falls der regionale und der örtliche Busverkehr von kantonaler Seite aus einer Hand bestellt würden.

Nach Abwägung der beiden Varianten unterstützt der Städteverband die Option «Optimierung». Wesentlich für den Stimmungsbezug zugunsten eines verbesserten Status Quo sind drei Überlegungen.

Erstens scheint eine Ausdifferenzierung des Bestellsystems nach den technischen Kriterien Schiene und Strasse vor dem Hintergrund des Systemgedankens im öffentlichen Verkehr nicht angezeigt. Zweitens sind in der gliedstaatlich klein strukturierten Schweiz spezifische kantonale Regelungen zur Bestellung des öffentlichen Busverkehrs nicht sinnvoll. In territorial fragmentierten städtischen Regionen können unterschiedliche kantonale Vorgaben zu einem erhöhten Koordinationsaufwand führen, was der angestrebten Vereinfachung des Bestellverfahrens zuwiderlaufen würde. Und drittens ist es den Städten ein Anliegen, dass das Verbundsystem des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz erhalten



bleibt. Deshalb erachten sie es als wichtig, dass der Bund in den Bestellprozess des gesamten Regionalverkehrs direkt involviert bleibt.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Perspektiven der Städte als Bestellerinnen von Leistungen des öffentlichen Verkehrs und als Eigentümerinnen von Verkehrsunternehmen bedauert der Städteverband, dass es letzteren weiterhin nicht möglich sein soll, in einem klar definierten Rahmen Gewinne zu erzielen. Gewinne, die unternehmerische Spielräume und damit Anreize für Effizienzsteigerungen und Innovationen schaffen.

Der Städteverband ist zudem der Auffassung, dass im Personenbeförderungsgesetz für die Grundversorgung neben dem klassischen Linienverkehr mit fixen Haltestellen auch andere, flexiblere Angebotsformen vorgesehen werden sollen. Dies im Hinblick auf neue technische Möglichkeiten einer gewissen Individualisierung des öffentlichen Verkehrs, die mehr Kundenfreundlichkeit und Effizienz versprechen - zumal auf letzten Meilen und in Gebieten mit geringen baulichen Dichten.

Der Städteverband optiert deshalb dafür, diese beiden Punkte in die Gesetzesrevision einzubeziehen. Wird das nicht der Fall sein, sind sie zum Gegenstand einer baldigen nächsten Revision des Personenbeförderungsgesetzes zu machen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband
Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Fragenkatalog:

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf grundsätzlich gegeben?

Ja

2. Unterstützen Sie die Reformziele?

Ja

Welche sind zu priorisieren?

Priorität unter den angeführten Zielsetzungen haben für den Städteverband:

- die Verlässlichkeit der Finanzierung
- die Bewahrung der Gesamtsicht auf das System öffentlicher Verkehr
- sowie die Anreize für effizienz- und innovationssteigerndes unternehmerisches Handeln.

Als ergänzendes Reformziel schlägt der SSV die Ermöglichung von flexiblen Alternativen zum klassischen Linienverkehr vor - dort, wo das sinnvoll ist.

3. Werden mit der Vorlage die Ziele erreicht?

Ja, teilweise. Defizite bestehen beim Ziel Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen (vgl. oben).

A. Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante Kantonalisierung:

a. Wird die Frage Kantonalisierung zu Recht verworfen?

Ja. Viele Agglomerationen erstrecken sich über die Territorien mehrerer Kantone. Deshalb sind spezifische kantonale Regelungen zur Bestellung des öffentlichen Verkehrs nicht sinnvoll.

b. Ist die Thematik im Rahmen des generellen Projekts «Aufgabenstellung II» neu aufzurollen?

Nein

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

Nein. Wenn die Verkehrsunternehmen ernsthafte Innovatoren sein sollen, was der SSV befürwortet, muss unternehmerischer bzw. finanzieller Spielraum dafür vorhanden sein. Der Weg über Zielvereinbarungen erscheint angesichts der Dynamiken neuer Technologien umständlich.



- 6. Sind die Anreize für die Transportunternehmen mit der Präzisierung der Überschussverwendung richtig gesetzt.**
Nein. In einem Wettbewerbsumfeld müssen (Verkehrs-)Unternehmen einen Anreiz haben, über einen durch Effizienz erwirtschafteten Gewinn zumindest teilweise zu bestimmen und diesen beispielsweise für Innovationen einzusetzen.
- 7. Soll der Bund bei der Bemessung seiner Mitfinanzierung für Angebote, die über die Grunderschliessung hinausgehen, verstärkt wirtschaftliche Kriterien anwenden?**
Ja. Diese Kriterien sollen aber nicht zur Verschleierung von Sparmassnahmen missbraucht werden.
- 8. Ist ein schweizweit einheitliches Benchmarking-System für alle bestellten ÖV-Linien einzuführen?**
Ja
- B. Wahl und Ausgestaltung der Varianten**
- 9. Welche Variante favorisieren Sie? «Optimierung» oder «Teilentflechtung»?**
Optimierung (vgl. dazu Begründung im Schreiben).
- 10. Haben Sie Verbesserungsvorschläge in der Variante «Optimierung»?**
Nein
- 11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»?**
- a. Haben Sie Verbesserungsvorschläge zur Variante «Teilentflechtung»?**
Nein
- b. Unterstützen Sie die gemäss dem Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit subsidiären Bundesregelungen?**
Nein. Die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips erscheint dem SSV aus den im Schreiben genannten Gründen in diesem Fall als nicht sinnvoll.
- c. Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?**
Nein. Die Regelung ist zu statisch und dadurch innovationshemmend.
- C. Weitere Bemerkungen**
- 12. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- und Reformbedarf besteht?**
Ja. Vgl. dazu unsere Feststellungen im Schreiben zur Ermöglichung neuer flexibler Formen des öffentlichen Verkehrs dort, wo das sinnvoll ist.