

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Simonetta Sommaruga  
3003 Bern

Per E-Mail an:  
konsultation@bav.admin.ch

Liestal, 25. Juni 2019  
KK-Nr. 44573

## **Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenförderungsgesetzes) Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Möglichkeit, zur Reform des regionalen Personenverkehrs (Änderung des Personenförderungsgesetzes) Stellung nehmen zu dürfen. In der Beilage lassen wir Ihnen unsere Stellungnahme in Form des ausgefüllten Fragebogens zukommen.

Der Kanton Basel-Landschaft favorisiert klar die Variante «Optimierung». Das heutige System funktioniert gemäss unseren Erfahrungen gut und hat sich bewährt. In den letzten Jahren – namentlich auch durch den Prozess in Zusammenhang mit der Reform RPV – konnten wesentliche Verbesserungen umgesetzt und damit wichtige Ziele der Reform RPV bereits erreicht werden. So ist zum Beispiel mit dem Verpflichtungskredit des Bundes die Finanzierung verlässlicher geworden. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Optimierungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

Hochachtungsvoll

Monica Gschwind  
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Beilage:  
- Fragebogen



# 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<br><input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien<br><input type="checkbox"/> mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien<br><input type="checkbox"/> ohne Bundesabgeltung nach PBG |
| <input type="checkbox"/>  | Tarifverbunde  |
| <input type="checkbox"/>  | Weitere  |
| Absender:<br>Kanton Basel-Landschaft, Landeskantlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal |  |

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich in Word-Format (\*.doc oder \*.docx) zurücksenden an [christoph.herren@bav.admin.ch](mailto:christoph.herren@bav.admin.ch).

## Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Gemäss unseren Erfahrungen funktioniert das heutige System in Bezug auf die Aufgabenteilung, die Planbarkeit und die Finanzierungsmechanismen gut und hat sich bewährt. In den letzten Jahren konnten wesentliche Verbesserungen umgesetzt und damit wichtige Ziele der Reform RPV bereits erreicht werden. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Verbesserungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Wir priorisieren das Ziel, den Transportunternehmen Anreize für unternehmerisches Handeln und für Effizienzsteigerungen zu setzen.  
Die übrigen Ziele wurden aus unserer Sicht entweder in den letzten Jahren bereits erreicht (Finanzierung, Planbarkeit, Gesamtsicht – vgl. Antwort auf Frage 1) oder weisen keinen dringlichen Reformbedarf auf (Aufgabenteilung, Bestellverfahren).

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Die Ziele der Reform werden nur mit der Variante «Optimierung» erreicht.  
Die Variante «Teilentflechtung» widerspricht dem Ziel einer gestärkten Gesamtsicht, da der Offertvergleich durch das BAV im Busbereich entfällt.

### A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Wir können die Gründe für das Verwerfen der Variante «Kantonalisierung» nachvollziehen und mittragen.

- 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:**

Grundsätzlich erachten wir die vorgesehenen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen als zweckmässig. Auch die Unterscheidung zwischen kleineren und grösseren Projekten erscheint uns sinnvoll.

In Bezug auf den Betrag von jährlich 5 Mio. Franken sehen wir jedoch mehrere Punkte, welche geklärt werden müssten:

- Aufgrund der absehbaren, anstehenden Umstellung des strassengebundenen ÖV auf alternative Antriebe und des Umstands, dass der Betrag sowohl dem Bus- als auch dem Bahnverkehr zugutekommen soll, stellt sich die Frage, ob die Höhe von jährlich CHF 5 Mio. ausreichend ist. Falls der Betrag zu tief angesetzt ist, besteht die Gefahr, dass notwendige Innovationen gebremst werden.
- Es ist unklar, ob jährlich genau 5 Mio. Franken zur Verfügung stehen, oder ob beispielsweise in einem Jahr 8 Mio. Franken und im Folgejahr nur 2 Mio. Franken gesprochen werden können.
- Es ist unklar, wer die Innovationsprojekte koordiniert und über die Verwendung des Betrags entscheidet. Idealerweise sollten im Entscheidungsgremium alle wichtigen Player vorhanden sein, also KöV/KKDöV, BAV und VöV.
- Der Betrag sollte nicht im Sinne eines Giesskannensystems verteilt werden, sondern echte Innovationen fördern und unterstützen und die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen fördern. Auch ist uns wichtig, dass die Resultate der Projekte allgemein zugänglich sind.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Wirtschaftliche Kriterien werden bereits heute in ausreichendem Masse angewendet (z.B. Kostendeckungsgrad). Sie sollten nicht das wichtigste bzw. alleinige Kriterium für die Mitfinanzierung der Angebote darstellen.

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

JA  NEIN

**Bemerkungen:**

Das nationale Benchmarking-System sollte sich an das bestehende Benchmarking-System anlehnen, das bereits bei einigen Kantonen in Betrieb ist.

## B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

Variante «Optimierung»     Variante «Teilentflechtung»     Keine

**Bemerkungen:**

Das heutige System funktioniert gemäss unseren Erfahrungen gut und hat sich bewährt. Wir sehen deshalb lediglich in einigen Punkten einen Optimierungs-, aber keinen grundsätzlichen Reformbedarf.

Die Variante «Teilentflechtung» widerspricht dem Ziel einer gestärkten Gesamtsicht, da der Offertvergleich durch das BAV im Busbereich entfällt. Diesen halten wir für sehr wichtig. Der Bund sollte deshalb weiterhin in das Bestellverfahren der Buslinien involviert sein. Dies wirkt zudem divergierenden Systementwicklungen der einzelnen Kantone entgegen und vereinfacht die Koordination bei grenzüberschreitenden Buslinien. Eine Vereinfachung und Klärung der Zuständigkeiten, welche seitens Bund als Vorteil der Variante «Teilentflechtung» genannt wird, erachten wir nicht als notwendig.

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

JA                       NEIN

**Wenn ja, welche:**

Das Handling der Daten und der Datenaustausch zwischen den Transportunternehmen, den Kantonen und dem BAV sollten vereinfacht werden, z.B. über eine zentrale Datenbank des BAV.

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

JA                       NEIN

**Verbesserungsvorschläge:**

Die Aufgabenteilung zwischen den Kantonen und den Transportunternehmen sowie die Aufsichtsfunktion, die aktuell durch das BAV wahrgenommen wird, sollten im Gesetz verankert werden.

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:**

Der Vorschlag der indexierten Pauschalbeiträge zementiert das heutige Angebot und wirkt hemmend auf wesentliche Ausbauschritte (z.B. aufgrund von veränderten Mobilitätsbedürfnissen). Kantone mit einem aktuell eher kleinen Busangebot werden zusätzlich benachteiligt. Es ist davon auszugehen, dass die Kostenbeteiligung des Bundes künftig tendenziell kleiner wird, wenn die Abgeltungen stärker als der Konsumpreisindex wachsen. Auch könnte das System mit fixen Beträgen zu falschen Anreizen führen (wer Busangebote abbaut, profitiert).

Das Argument, dass die Kantone unmittelbar von erhöhten Markterträgen und effizienteren Erschliessungskonzepten als Folge der indexierten Pauschalbeiträge profitieren, teilen wir nicht.

**C) Weitere Bemerkungen**

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die Umlage der Gemeinkosten bei Transportunternehmen, die über verschiedene Sparten verfügen (Bus/Tram/Regionalverkehr/Fernverkehr/Immobilien), sollt transparenter und nachvollziehbarer gemacht werden. Dies könnte Aufgabe des BAV sein.