

Bundesamt für Verkehr
Herr Pierre-André Meyrat
Stellvertretender Direktor
3003 Bern

Bern, 21. November 2012

Anhörung Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schrittes der Bahnreform 2 (BaRe 2.2.): Personenverkehr – Antwort der LITRA

Sehr geehrter Herr Meyrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass Sie uns per Schreiben vom 10. Oktober 2012 zur Stellungnahme betreffend den Verordnungsanpassungen BaRe 2.2. eingeladen haben. Gerne unterbreiten wir Ihnen unsere Stellungnahme und Änderungsvorschläge wie folgt:

Rechtssicherheit in der Vergabe von Leistungen im regionalen Personenverkehr

Wir begrüssen es, dass die angepassten Verordnungen die Ausschreibungen des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse regeln, sei es bei der Planung, während des Verfahrens oder beim Entscheid. Dadurch werden Rechts- und Investitionssicherheit für Besteller und Leistungserbringer geschaffen. In der Formulierung ist dabei konsequent zwischen der Ausschreibepflicht im Bus-, bzw. der Ausschreibemöglichkeit im Schienenverkehr zu unterscheiden, so wie es der Gesetzgeber vorgesehen hat.

Gemäss Art. 21 Abs. 5 ARPV steht die mehrjährige vereinbarte Abgeltung des Bundes und der Kantone unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung. Auch wenn dieser Vorbehalt aufgrund der politischen Mechanismen rechtlich nachvollziehbar ist, erscheint es umgekehrt stossend, dass damit die Transportunternehmen einseitig eine erhebliche Rechtsunsicherheit und ein unternehmerisches Risiko tragen müssen, wenn die Abgeltungen nachträglich verändert werden.

VERORDNUNG ÜBER DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (ARPV)

■ **Ergänzung Art. 21 Absatz 5: «Werden die Abgeltungsbeiträge in der Folge reduziert, ist das Transportunternehmen berechtigt, das bestehende Verkehrsangebot entsprechend anzupassen.»**

Die Effizienzsteigerung ist mit der unternehmerischen Entwicklung der Transportunternehmen in Einklang zu bringen

Die Bahnreform 2 verfolgte das Ziel, die Leistungen im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr möglichst kostengünstig zu erbringen und dabei der öffentlichen Hand Effizienzgewinne zu ermöglichen. Auch wenn wir das beschriebene Leitziel ohne Vorbehalt unterstützen, halten wir grundsätzlich fest, dass das «System bestellter Regionalverkehr» aus langfristiger Perspektive nur effizient bleiben kann, wenn die Transportunternehmen über unternehmerischen Spielraum verfügen, Investitionskapital erarbeiten können und die Effizienz eine gemeinsame Aufgabe von Leistungserbringer und Besteller ist.

Umstellung Bahn-Bus – Der Kostendeckungsgrad ist nicht das einzige Kriterium

Die LITRA steht zum Grundsatz, dass jeder Verkehrsträger gemäss seiner komparativen Vorteile eingesetzt wird. Insofern – und dies zeigt sich auch in der Praxis – kann eine Umstellung von bisherigen Bahnleistungen auf den Verkehrsträger Bus sinnvoll sein, genauso wie die Umstellung gewisser Busleistungen auf Trams oder Regionalzüge. Mit Artikel 19 Absatz 3 ARPV erledigt der Bundesrat eine Pendenz aus der Aufgabenüberprüfung (AüP) des Jahres 2010. Diese neue Regelung greift jedoch aus mehreren Gründen zu kurz: Die Evaluation der Verkehrsmittelwahl lässt sich nicht auf den Kostendeckungsgrad reduzieren. Sie muss vielmehr diversen Faktoren Rechnung tragen, so bspw. der Nachfrageverteilung zwischen Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten, der Auslastung des Schienen- und Strassennetzes, der Fahrplanstabilität, den Remanenzkosten für das Infrastrukturnetz sowie auch geographischen, raumplanerischen, erschliessungstechnischen oder umweltpolitischen Anliegen.

Im Regionalverkehr entscheiden die Kantone, ob sie eine Leistung per Bahn oder Bus bestellen wollen. Damit verbunden nehmen sie bereits heute die Prüfung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses wahr. Aus Gründen der Subsidiarität ist diese Aufgabenzuweisung sinnvoll. Will der Bund trotzdem nationale Kriterien anstreben, so sind diese erstens nicht im Rahmen eines Sparprogramms und zweitens in Zusammenarbeit mit den Kantonen und unter Konsultation der betroffenen Transportunternehmen zu erarbeiten.

VERORDNUNG ÜBER DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (ARPV)

■ **Streichung des Art. 19 Absatz 3**

Das Einladungsverfahren ist kein geeignetes Wettbewerbsinstrument

Mit Art. 28a ARPV schlägt der Bundesrat die Einführung eines Einladungsverfahrens vor. Die LITRA ist darüber erstaunt, steht das Verfahren doch im prinzipiellen Widerspruch zum heutigen Ausschreiberegime. Der Besteller besitzt mit der Ausschreibung bereits ein geeignetes Instrument um den Wettbewerb zu fördern. Das Parlament hat dieses bestätigt und deren Anwendung für Bus-, bzw. Bahnleistungen differenziert. Ein untergeordnetes Einladungsverfahren würde damit nicht nur den parlamentarischen Willen unterlaufen, sondern es weist auch bezüglich Transparenz und Rechtssicherheit klare Defizite auf: So müssten Einladungs-

verfahren weder in die behördenverbindliche Planung aufgenommen werden, noch wären sie an die Publikationspflichten gebunden.

VERORDNUNG ÜBER DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS (ARPV)

■ **Streichung des Art. 28a**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Informationsdienst für den
öffentlichen Verkehr LITRA

Der Präsident

Der Geschäftsführer

Dr. Peter Bieri
Ständerat

Matthias Dietrich
lic. phil.