handelskammer beider basel

Stellungnahme

Basel, 13. August 2019 ak/sd

Reform des regionalen Personenverkehrs

Mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) will der Bundesrat die Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie die Dienstleistungsqualität und Zuständigkeiten im regionalen Personenverkehr (RPV) optimieren. Die Handelskammer beider Basel begrüsst diese Absichten. Im Hinblick auf die überkantonale Koordination des RPV und der administrativen Vereinfachung bevorzugt die Handelskammer die vorgeschlagene Variante Optimierung. Die Alternativvariante Teilentflechtung verspricht aus Sicht der Kammer keine grossen Synergieeffekte und führt insbesondere in kleineren Kantonen zu einer grossen administrativen Mehrbelastung.

Ausgangslage

Als Reaktion auf die Motion 13.3663 gab der Bundesrat eine Revision des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG) in Auftrag. Ziel der Revision ist es, die Finanzierungs- und Planungssicherheit sowie die Dienstleistungsqualität und Zuständigkeiten im regionalen Personenverkehr (RPV) zu verbessern. Der regionale Personenverkehr bewältigt heute eine Nachfrage von beinahe 10 Milliarden Personenkilometer[1]. Der Bund prognostiziert in seinen Verkehrsperspektiven zum öffentlichen Personenverkehr einen Nachfragezuwachs von über 50 Prozent im Zeitraum 2010 bis 2040. Im Rahmen eines partizipativen Reformprozesses wurden Experten, Transport- und Beratungsunternehmen sowie die Kantone und der Bund miteinbezogen und zwei mögliche Reformvarianten erarbeitet. Diese beiden Varianten, Optimierung und Teilentflechtung, stehen nun zur Vernehmlassung.

Beide Varianten im Überblick

Variante Optimierung

Die Variante Optimierung enthält fünf wesentliche Reformen. Neu sollen durch den 4-jährigen Verpflichtungskredit des Bundes und die 4- bis 6-jährigen Zielvereinbarung zwischen Bestellern und Erstellern die Finanzierungs-, Planungs- und Investitionssicherheit im RPV optimiert werden. Zudem sollen durch neue Finanzierungsmöglichkeiten Innovation gefördert und durch ein nationales Benchmarking und Transparenz bei den Kennzahlen sowie der Präzisierung von Überschuss-Verwendungen die Innovation und Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

[1] BAV 2018

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Variante Teilentflechtung

Die Variante Teilentflechtung beinhaltet sämtliche Grundreformen aus der oben erwähnten Variante Optimierung. Zusätzlich sollen durch die Anpassung des Bestellverfahrens im Busverkehr des RPV, welcher ca. 20 Prozent[1] der RPV-Leistungen verrichtet, Synergieeffekte mit dem Ortsverkehr geschaffen werden. Dafür soll die Bestellung des Busverkehrs im RPV nur noch durch die Kantone erfolgen. Finanziell würde sich der Bund aber weiterhin in Form einer relativ starren Pauschale beteiligen.

Haltung der Handelskammer

Die Handelskammer fordert einen leistungsfähigen, innovativen und kosteneffizienten öffentlichen Verkehr. Daher gehend begrüsst sie den Willen des Bundesrates die Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit des regionalen Personenverkehrs zu stärken und Innovationen zu fördern. Obschon die vorgeschlagenen Reformideen in ihrem Umfang sehr bescheiden ausfallen, anerkennt die Kammer die erreichten Fortschritte, insbesondere in den Bereichen Innovation und Benchmarking. Die Kammer priorisiert, wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), die Variante Optimierung. Sie garantiert einen reibungslosen überkantonalen Busverkehr im RPV und hält den administrativen Aufwand für kleinere Kantone in Grenzen. Weiter bildet sie eine gute Grundlage für eine grundsätzliche und weitreichende Reform des RPV zu einem späteren Zeitpunkt. Demgegenüber erachtet die Handelskammer das potentielle Synergiepotential der Variante Teilentflechtung als bescheiden und befürchtet, dass die angedachte Art der Finanzierung zu Ineffizienz führt, sodass letztlich die negativen Begleiterscheinungen dieser Variante überwiegen.

Fazit und Forderungen

Die Handelskammer beider Basel erachtet die Reformvariante Optimierung als zielführend. Zugleich fordert sie das UVEK auf, Innovationen im stark staatlich regulierten RPV zielführend zu fördern und ein effizientes Benchmarking umzusetzen. Dieses soll eine Vergleichbarkeit bezüglich Dienstleistungsqualität und Wirtschaftlichkeit ermöglichen und somit zu einer Verbesserung des RPV beitragen. Weiter gilt es die vom Bund zu entrichtenden 4-jährigen Verpflichtungskredite, als Instrumente zur langfristigen und effizienten Angebotsplanung, durch vergleichbare kantonale Verpflichtungen durch die Kantone zu ergänzen. In einer Langfristperspektive muss zudem eine grundlegende Reform des RPV angestrebt werden. Wichtig dabei ist der Umstand, dass finanzielle Spielräume für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs, v.a. Investitionen in Innovationen, genügend Berücksichtigung finden, d.h. es sollten entsprechend zweckgebundene (wenn auch begrenzte) Gewinne bzw. Rückstellungen gebildet werden können. Die Kammer geht davon aus, dass die Schaffung von finanziellen Anreizen die Dynamik und Effizienz im RPV zielführend verbessern wird.

Die Laufzeit für die Zielvereinbarungen gemäss Art. 31a ter sollten in Anlehnung an die notwendige Abschreibungsdauer des Rollmaterials eine bestimmte Mindestdauer umfassen und zudem mit dem 4-Jahresrhythmus der Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Infrastrukturbetreibern abgestimmt werden. Eine solche Harmonisierung sorgt für mehr Investitionssicherheit und führt im Idealfall zu sinkenden Preisen der Angebote, da die Unsicherheit über die Amortisation des angeschafften Rollmaterials nicht mit einer Risikoprämie in die Offerten eingerechnet werden muss.