



Vernehmlassung Reform RPV

Aktenzeichen: / BAV-313.00-00003/00006/00011/00001/00005/00001

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Organisation ausserhalb der öV-Branche
☐	Organisation der öV-Branche
☐	Konzessionierte Transportunternehmen ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bahn- oder Seilbahnlinien ☐ mit vom Bund abgegoltenen Bus- oder Schiffslinien ☐ ohne Bundesabgeltung nach PBG
☐	Tarifverbunde
☐	Weitere
Absender: Kanton Solothurn	

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

Grundsätzliche Fragen

1. Ist der Reformbedarf gemäss Motionsanliegen grundsätzlich gegeben?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Finanzierung und Abstimmung des Ausbaus von Infrastruktur und Verkehrsangebot;
Anreize für Effizienzsteigerungen

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

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Wir unterstützen und priorisieren insbesondere den 4-jährigen Verpflichtungskredit, die Zielvereinbarungen sowie die neuen Finanzierungsmöglichkeiten für Innovationen. Wir wünschen auch eine Präzisierung zu Gewinnverwendung.

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

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Viel wurde bereits in den letzten Jahren realisiert, vgl. Zf. 1.1.3, Zwischenfazit S. 8-9.

A) Grundsatzentscheide zum System

4. Fragen zur Variante «Kantonalisierung»:

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

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Es macht Sinn, dass der Bund sich an den RPV-Bestellungen beteiligt, v.a. im Bereich Schiene, wo er auch für die Planung und Finanzierung der Infrastruktur federführend ist.

- 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:
Wichtig sind Absprache mit Bestellern und die Transparenz, wenn die TU in Innovation investieren.

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

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Solange kein Wettbewerb herrscht, ist es problematisch, dass insbesondere grössere TU schnell den Schwellenwert erreichen, wo sie Überschüsse frei verwenden können.

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

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

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

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist grundsätzlich sinnvoll, Benchmarking kantonsübergreifend durchzuführen, weil sonst die Grundgesamtheit zu klein ist. Allerdings sind die Ergebnisse auch dann mit Vorsicht zu geniessen, weil die Voraussetzungen aufgrund von topografischen und demografischen Verhältnissen sowie von «Fahrplanzwängen» sehr unterschiedlich sind.

B) Wahl und Ausgestaltung der Varianten

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

☒ Variante «Optimierung» ☐ Variante «Teilentflechtung» ☐ Keine

Bemerkungen:

Variante «Optimierung» ist «aufwärtskompatibel»; die «Teilentflechtung» wäre schon fast «irreversibel» und ist entsprechend mit Risiken behaftet.

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

☐ JA ☒ NEIN

Wenn ja, welche:

11. Fragen zur Variante «Teilentflechtung»:

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

☒ JA ☐ NEIN

Verbesserungsvorschläge:

Der Umgang mit Tramlinien wäre explizit zu erwähnen, wenn die Variante weiterverfolgt wird: sind sie als Bahn- oder Bus-RPV zu behandeln?

- b) Unterstützen Sie die gemäss Subsidiaritätsprinzip vorgeschlagene Autonomie der Kantone mit diversen subsidiären Bundesregelungen?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich macht es Sinn, das Subsidiaritätsprinzip anzuwenden, ABER: problematisch ist für den Kanton Solothurn speziell, dass nicht nur 15%, sondern mehr als die Hälfte der RPV-Buslinien grenzüberschreitend sind. Somit bleiben viele Schnittstellen. Entsprechend bedeutend ist der Koordinationsaufwand mit den Nachbarkantonen. Damit verbunden ist auch ein gewisses Risiko, weil der Kanton Solothurn in vielen Fällen «Juniorpartner» ist. Der Bund (BAV) kann hier (auch passiv!) eine vermittelnde Rolle wahrnehmen.

- c) Sind Sie mit der Ausgestaltung des Bundesbeitrags einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Schon 2020 liegt der indexierte Bundesbeitrag basierend auf RPV-Bestellungen 2017 im Kanton Solothurn weit unter dem benötigten Betrag. Das Beispiel zeigt exemplarisch das Problem auf: der Kanton Solothurn ist derzeit daran, sein öV-Angebot auszubauen, und würde vermutlich dafür «bestraft», dass er in früheren Jahren bezüglich dem Angebotsausbau zurückhaltend war. Dies erachten wir als störend bzw. ungerecht.

C) Weitere Bemerkungen

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

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen: