

Herrn
Pierre-André Meyrat
Stv. Direktor Bundesamt
für Verkehr (BAV)
3003 Bern

Bern, 30. November 2012

Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform 2: Personenverkehr

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Stv. Direktor

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Obwohl zum Anhörungsverfahren betreffend die Anpassungen der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) nicht offiziell eingeladen, erlauben wir uns, dazu Stellung zu nehmen, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS befürwortet die vorliegenden Verordnungsanpassungen. Grundsätzlich sollte in Zukunft allerdings vermehrt das Verursacherprinzip zum Tragen kommen.

Insbesondere unterstützt es **strasseschweiz**, dass der Bundesrat die Massnahme „Umstellung Bahn-Bus“ weiterverfolgt und somit Bahnlinien mit tiefer Rentabilität genauer unter die Lupe nehmen will. Diese Massnahme hat die Landesregierung im Rahmen des Projekts „Aufgabenüberprüfung des Bundes“ (AÜP) beschlossen, womit eine langfristig tragbare Finanzpolitik gewährleistet werden soll.

So sollen die von den Kantonen gemachten Wirtschaftlichkeitsprüfungen bestehender Angebote gezielter und flächendeckend genutzt werden, indem schweizweit allgemeingültige, einheitliche Minimalanforderungen betreffend Kostendeckungsgrad sowie Auslastung definiert werden. Erfüllt eine Linie während einer bestimmten Dauer diese Anforderungen nicht, muss sie zwingend dahingehend geprüft werden, ob ihr Betrieb von Bahn auf Bus umgestellt werden muss. Konkret soll bei all jenen Linien, die ihre Kosten zu weniger als 50 Prozent decken, jeweils vor grösseren Investitionen in neues Rollmaterial oder ins Schienennetz eine entsprechende Überprüfung stattfinden. Bei Linien mit besonders tiefem Kostendeckungsgrad (weniger als 30 Prozent) soll diese Überprüfung sogar regelmässig, konkret alle vier Jahre, durchgeführt werden.

Im regionalen Personenverkehr auf der Schiene besteht unserer Meinung nach ein erhebliches Effizienzsteigerungspotenzial. Aus diesem Grund scheint es uns wichtig, dass Transparenz hinsichtlich der Kosten von einzelnen Bahnlinien geschaffen und dadurch ein verkehrsträgerübergreifender Wettbewerb zwischen Bahn und Bus implementiert werden kann.

Namentlich dürfen sinnvolle und regelmässige Überprüfungen von partiellen Umstellungen zu Schwachlastzeiten – von Bahnlinien-Stilllegungen kann in diesem Zusammenhang keine Rede sein – nicht von vornherein zum Tabu erklärt werden. Studien bestätigen nämlich, dass eine Umstellung von Bahn- auf Busleistungen durchaus hohe Effizienzsteigerungspotenziale aufweist – dies notabene unter Berücksichtigung der bei den Bahnen hängenbleibenden Kosten. Zusätzlich sind Mehrwerte für die Kunden zu verzeichnen. Mit partiellen zeitlichen Umstellungen auf das kostengünstigere Transportmittel Bus können Abgeltungen eingespart werden. Dies kommt wiederum dem Gesamtsystem – und damit letztlich auch den Bahnen – zugute.

Mit der angestrebten Definition von einheitlichen Prüfkriterien wird ein Instrument geschaffen, das einzelfallweise die Prüfung von Bahnlinien ermöglicht. Damit wird beabsichtigt, das Prinzip, wonach die optimale Erschliessungsform regelmässig analysiert werden soll, zu stärken. Dass dieses Prinzip nicht nur für den Verkehr (Betrieb), sondern auch für die Infrastruktur gelten soll, kann **strasseschweiz** zwar vollumfänglich unterstützen.

Im Grunde genommen wäre es u.E. aber der ehrlichere und transparentere Weg, die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur der Schiene auf eine verursachergerechtere Basis zu stellen. Dies bedeutet nichts anderes, als dass die Benützenden (Passagiere, Transporteure) sowie die Bestellenden (Regionen, Kantone, Bund) viel mehr als heute an die entstehenden Kosten bezahlen müssten. Oder anders formuliert: Übergeordnetes Ziel der geplanten Anstrengungen sollte es sein, den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von Bahn- und Buslinien in Zukunft zu erhöhen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Stv. Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller