

Öffentlicher Regionaler Personenverkehr

Erkenntnisse aus der Prüftätigkeit der letzten Jahre

Das Wesentliche in Kürze

Der öffentliche regionale Personenverkehr (RPV) sieht sich seit einiger Zeit mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Skandale wie bei der PostAuto AG oder jüngst bei der BLS AG oder den Verkehrsbetrieben Luzern lassen aufhorchen und werfen ein schiefes Licht auf die beteiligten Akteure.

Mit dem hier vorliegenden Metabericht werden ausgewählte Feststellungen aus Prüfungen der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK), der Revision des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der Evaluation im Auftrag des BAV in aggregierter Form dargelegt und mit weiteren Überlegungen ergänzt. Es soll damit anhand von konkreten Themen aufgezeigt werden, welche systemischen Schwächen bestehen und wo ungenutzte Chancen sind.

Spielraum für Verbesserungen: Fünf konkrete Vorschläge

Die EFK hat aus den Resultaten der Prüfungen fünf Potenziale erkannt, wobei sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt:

1. Die Unternehmen sind in vielen Fällen Organisationen mit öffentlich-rechtlichen Eigentümern. Es bestehen oft Abhängigkeiten zwischen den Vertretern der Eigner und der Besteller von Leistungen. Die Gewinnerwartungen der Eigner sind nicht mit den subventionsrechtlichen Vorgaben der Besteller vereinbar.
2. Die Verfahren zur Bestellung von Leistungen sind zu komplex und verursachen einen grossen administrativen Aufwand. Damit wird eine Scheingenauigkeit suggeriert, die aber gleichzeitig viel Spielraum für Interpretationen und Fehler zulässt.
3. Beim öffentlichen Verkehr wird gerne von Wettbewerb gesprochen. Die Corona-Krise zeigt aber eindrücklich, dass die öffentliche Hand die Risiken trägt. Es fehlt im heutigen System mehrheitlich an echtem Wettbewerb und unternehmerischer Verantwortung.
4. Durch die grosse Anzahl an Anbietern und die gleichzeitig fehlenden Standardisierungsvorgaben werden Skaleneffekte verpasst und teilweise unrentable Strukturen erhalten.
5. Die Transparenz der Kosten und Erlöse ist ungenügend. Die Komplexität in Kombination mit der langen Dauer des Prozesses von der Offerte bis zur Abrechnung führt zu Unschärfen in den Kostenrechnungen und wird als Argument zur Relativierung von Fehlern missbraucht.

Mit dem laufenden Reformprojekt RPV sollten Schwächen im System mit diversen Massnahmen eliminiert werden. Die Vernehmlassung wurde Mitte 2020 abgeschlossen. 2021 soll eine Botschaft des Bundesrates ans Parlament überwiesen werden.

Die oben aufgeführten Schwachstellen des Systems werden nach Meinung der EFK mit dem vorliegenden Botschaftsentwurf ungenügend adressiert. Mögliche Lösungsansätze sind bekannt. So wäre eine Integration des RPV im Nationalen Finanzausgleich, die Vergabe von Linienbündeln anstelle von Einzellinien oder die Abgeltung der Linien nach einem Normkos-

tenansatz denkbar. Mit der Förderung der Zusammenarbeit von Anbietern bis hin zu Fusionen und der Standardisierung von Fahrzeugen bestehen weitere Potenziale. Die Vergabe könnte vermehrt im Rahmen von Ausschreibungen im Wettbewerb erfolgen.

Viele dieser Ansätze wurden im Rahmen der Vorarbeiten zum Botschaftsentwurf geprüft und teilweise im Vernehmlassungsverfahren adressiert. Sie wurden leider verworfen, da keine politischen Mehrheiten absehbar waren.