



# Aufsichtskonzept

## Konzessionierte Transportunternehmen (KTU)

Bearbeitungsdatum	8. Dezember 2022
Version	1.0
Dokument Status	abgenommen
Klassifizierung	nicht klassifiziert
Autor/-in	Corinne von Muralt

## Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Rechtsform und spezialgesetzliche Grundlagen</b> .....	3
2.	<b>Zweck und Interesse des kantonalen Engagements</b> .....	3
3.	<b>Finanzielle Bedeutung für den Kanton</b> .....	3
4.	<b>Gesetzlich vorgesehene Aufsichtsorgan</b> .....	4
5.	<b>Kantonsvertretung im strategischen Führungsorgan</b> .....	4
6.	<b>Vertretung des Kantons an der Generalversammlung</b> .....	5
7.	<b>Vermeidung von Rollenkonflikten</b> .....	5
8.	<b>Aufgaben</b> .....	5
8.1	Gesetzlich festgelegte Aufgaben des Regierungsrates .....	5
8.2	Weitere vom Regierungsrat wahrgenommene Aufgaben .....	6
8.3	Aufgaben der zuständigen Fachdirektion .....	6
8.4	Aufgaben des Grossen Rates .....	7
8.5	Aufgaben der Finanzkontrolle .....	7
9.	<b>Berichterstattung</b> .....	7
9.1	Reporting .....	7
9.2	Festlegung von Kennzahlen und Grenzwerten für die Ampelsteuerung des jährlichen standardisierten Reportings .....	7
10.	<b>Begründung allfälliger Abweichungen zu den vorliegenden Richtlinien</b> .....	8
11.	<b>Dokument-Protokoll</b> .....	9

## Allgemeine Informationen zum Aufsichtskonzept

In den Aufsichtskonzepten wird dem Regierungsrat sowie dem Grossen Rat transparent gemacht, wie die Aufsicht gegenüber den jeweiligen Organisationen wahrgenommen wird. Die Aufsichtskonzepte haben einen standardisierten Aufbau mit festgelegten Komponenten. Die inhaltlichen Ausführungen zu den einzelnen Komponenten können situationsbezogen auf die einzelnen Träger öffentlicher Aufgaben angepasst werden. Auf die gesetzlich ausführlich geregelte Datenschutzaufsicht ist in den Aufsichtskonzepten höchstens deklaratorisch hinzuweisen.

In den Public Corporate Governance-Richtlinien des Kantons Bern (PCG-Richtlinien Kanton Bern) wird der Zweck eines Aufsichtskonzepts aufgezeigt sowie festgelegt, für welche Träger öffentlicher Aufgaben ein Aufsichtskonzept Pflicht ist:

- Ziffer 10.1* In den Aufsichtskonzepten wird festgelegt, wie die Führung, die Steuerung und die Aufsicht betreffend die einzelnen Träger öffentlicher Aufgaben durch die kantonalen Organe wahrgenommen wird.
- Ziffer 10.2:* Der Regierungsrat erlässt für die Träger öffentlicher Aufgaben des ersten Kreises ein Aufsichtskonzept.
- Ziffer 10.3:* Die zuständige Fachdirektion erlässt für die Träger öffentlicher Aufgaben des zweiten Kreises ein Aufsichtskonzept.
- Ziffer 10.4:* Die zuständige Fachdirektion kann für die Träger öffentlicher Aufgaben des dritten Kreises bei Bedarf ein Aufsichtskonzept erlassen.

Weitere Hinweise zur Erarbeitung des Aufsichtskonzepts sind in der Ziffer 10 der PCG-Richtlinien des Kantons Bern ersichtlich.

## 1. Rechtsform und spezialgesetzliche Grundlagen

Sämtliche konzessionierte Transportunternehmen (KTU), an denen der Kanton beteiligt ist, sind Aktiengesellschaften gemäss Art. 620 des schweizerischen Obligationenrechts (OR):

- Aare Seeland mobil (asm)
- Berner-Oberland-Bahnen (BOB)
- Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)
- Chemins de fer du Jura (CJ)
- Montreux-Berner Oberland-Bahnen (MOB)
- STI Beteiligungen AG (STI)

## 2. Zweck und Interesse des kantonalen Engagements<sup>1</sup>

Die Kantonsbeteiligung an den KTU ist historisch gewachsen und verkehrspolitisch begründet. Die KTU sind für die Erbringung des Service public im abgeltungsberechtigten Personenverkehr sowie wegen der bedeutenden Verkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Der Kanton Bern setzt sich bei den Unternehmen für eine klare Abgrenzung der abgeltungsberechtigten Bereiche von den gewinnorientierten Geschäftsfeldern ein.

Der Kanton will starke und konkurrenzfähige Bahnunternehmen, die kostengünstige und kundenfreundliche ÖV-Dienstleistungen in hoher Qualität anbieten. Die KTU sollen einen Beitrag leisten zur Sicherstellung des Grundversorgungsauftrags im öffentlichen Regionalverkehr (Erschliessungsfunktion).

Allfällige Interessenskonflikte (vgl. Ziffer 7) sind in einem politisch stark regulierten Umfeld angesiedelt. In der Praxis werden deshalb die Interessen aus der übergeordneten politischen Perspektive in der Regel höher gewichtet als die Interessen, die sich aus den Rollen des Bestellers und des Eigners ergeben. Die politischen Interessen sind:

- Ein gut ausgebautes und finanzierbares Angebot im öffentlichen Verkehr.
- Ein attraktiver kostengünstiger und kundenfreundlicher öffentlicher Regionalverkehr.
- Ein stark aufgestelltes und konkurrenzfähiges Bahnunternehmen, das qualifizierte Arbeitsplätze im Kanton erhält und schafft sowie sozialverträgliche Arbeitsbedingungen garantiert.

In den Eignerstrategien werden konkrete Ziele im öffentlichen Interesse aufgeführt, die der Kanton als Eigner der jeweiligen Unternehmen verfolgt.

## 3. Finanzielle Bedeutung für den Kanton

Der Nominalwert der kantonalen Beteiligung an den erwähnten KTU beträgt insgesamt CHF 21,8 Mio. (Stand 2021). Der Kanton hält Anteile zwischen 14,5 und 37,9 %. Die KTU unterliegen der Steuerpflicht. Der Kanton finanziert den regionalen Personenverkehr und die Infrastruktur im Rahmen des vierjährigen Angebotsbeschlusses anteilmässig mit. Er hat die Möglichkeit, ausserordentliche Beiträge an Investitionen zu leisten (Art. 9 Gesetz über den öffentlichen Verkehr). Im Falle einer Pflichtverletzung durch die Kantonsvertretung haftet diese im Gegensatz zu den von der Generalversammlung gewählten Verwaltungsräten gegenüber Dritten nicht selbst, stattdessen kommt an dessen Stelle die Kantonshaftung gemäss Art. 762 Abs. 4 OR und Art. 100 ff. des kantonalen Personalgesetzes zur Anwendung. Detailliertere Angaben zu den einzelnen Unternehmen sind dem jährlichen Reporting zuhanden des Regierungsrates (vgl. Ziffer 9) zu entnehmen.

---

<sup>1</sup>Nur wenn nicht bereits in der Eignerstrategie beschrieben.

**Beteiligungsanteile des Kantons Bern (Bahn- und Busunternehmen):**

*asm*: 37.9 %, CHF 3.9 Mio. (Nominalwert),

*CJ*: 14.5 %, CHF 1.6 Mio. (Nominalwert),

*RBS*: 34.7 %, CHF 7.8 Mio. (Nominalwert),

**Beteiligung des Kantons Bern (Bahnunternehmen):**

*BOB*: 34.3 %, CHF 4.2 Mio. (Nominalwert)

*MOB*: 18.8 %, CHF 3.9 Mio. (Nominalwert),

**Beteiligung des Kantons Bern (Busunternehmen):**

*STI*: 24.5 %, CHF 0.4 Mio. (Nominalwert),

**4. Gesetzlich vorgesehene Aufsichtsorgan**

Es gibt auf Kantonsebene kein Gesetz über die konzessionierten Transportunternehmen und damit auch keine spezialgesetzliche Regelung zur Aufsicht. Konzessionierte Transportunternehmen, an denen der Kanton Bern beteiligt ist, gelten als andere Träger öffentlicher Aufgaben, weil sie im Bereich des regionalen Personenverkehrs eine staatliche Aufgabe wahrnehmen, die im Wesentlichen durch Bundesrecht geregelt ist. Die öffentliche Aufgabe besteht für alle konzessionierten Transportunternehmen unabhängig vom Anteil der kantonalen Beteiligung und von einem allfälligen Spezialgesetz.

Die KTU unterliegen gemäss Art. 52 Abs. 1 PBG der Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Das BAV prüft, ob die Abgeltungen des Bundes und des Kantons zweckkonform verwendet werden. Weiter führt das BAV Sicherheitsaudits durch, wobei die betrieblichen Risiken (insbesondere Unfälle) und die Einhaltung der Auflagen der Konzession beurteilt werden.

Die KTU unterstehen als andere Träger öffentlicher Aufgaben gemäss der Kantonsverfassung der Aufsicht des Regierungsrates (Art. 95 Abs. 3 KV) und der Oberaufsicht durch den Grossen Rat (Art. 78 KV). Die Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) nimmt die Aufsicht als zuständige Fachdirektion gemäss den kantonalen PCG-Richtlinien und über eine Vertretung im Verwaltungsrat wahr.

**5. Kantonsvertretung im strategischen Führungsorgan**

Gestützt auf Art. 762 OR wird der Kanton im Verwaltungsrat der einzelnen KTU vertreten. Der Regierungsrat wählt die Kantonsvertretung in den Verwaltungsrat der KTU. Die Angemessenheit einer Kantonsvertretung im Verwaltungsrat wird periodisch geprüft. Bei der Selektion der Kantonsvertretung kommt das allgemeine Anforderungsprofil zur Anwendung. Die Interessenbindungen werden erhoben. Die Amtsdauer beträgt in der Regel vier Jahre. Eine Abberufung bzw. Kündigung des Mandatsverhältnisses ist möglich. Eine Wiederwahl ist gemäss den Vorgaben in den Unternehmensstatuten zulässig. Sie geschieht in der Regel im Rahmen der Befassung des Regierungsrates mit den Anträgen zur Generalversammlung.

Bei Minderheitsbeteiligungen des zweiten Kreises kommt in der Regel eine interne Kantonsvertretung zur Anwendung. Die Kantonsvertretenden werden auf Vorschlag der Fachdirektion durch den Regierungsrat mandatiert. Das interne Modell gewährleistet einen effizienten Informationsfluss zwischen

Eignervertretung und Unternehmen und trägt dazu bei, das in der Direktion vorhandene Fachwissen zu bündeln und stetig zu aktualisieren.

Interessenskonflikte sind auf der Ebene des zweiten Kreises mit einem internen Vertretungsmodell selten. Kandidatinnen und Kandidaten für ein Kantonsvertretungsmandat dürfen nicht im Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination tätig sein. Periodische Anlässe für den Erfahrungsaustausch zwischen Kantonsvertretenden garantieren die Sensibilisierung für allfällige Interessenskonflikte und das korrekte Verhalten gemäss Kapitel 12 der PCG-Richtlinien.

Die Kantonsvertretungen verfolgen die finanzielle und betriebliche Entwicklung der Unternehmung und prüfen sämtliche Entscheide des Verwaltungsrats auf ihre Vereinbarkeit der Interessen der KTU und mit jenen des Kantons. Die Kantonsvertretungen übermitteln dem Generalsekretariat der Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) die für den Kanton relevanten Informationen und nehmen eine Frühwarnfunktion wahr. Weiter bringen sie die Eigentümerstrategie des Kantons in den Verwaltungsrat ein.

## **6. Vertretung des Kantons an der Generalversammlung**

Der Kanton wird an der Generalversammlung durch einen Mitarbeiter resp. eine Mitarbeiterin der BVD vertreten. Die Beurteilung der Anträge an die Generalversammlung wird durch das Generalsekretariat der BVD mit Einbezug der Kantonsvertretung vorgenommen. Die Beschlussfassung wird durch den Verkehrsdirektor freigegeben.

## **7. Vermeidung von Rollenkonflikten**

Der Kanton hat in Bezug auf die KTU zwei unterschiedliche Rollen inne: Einerseits bestellt er bei dem Unternehmen Leistungen für den öffentlichen Verkehr und hat ein Interesse an kostengünstigen ÖV-Dienstleistungen, andererseits vertritt er als Mehrheitsaktionär die Interessen des Eigners und hat ein Interesse an einem finanziell gut aufgestellten Unternehmen. Die beiden Bereiche sind in der Fachdirektion organisatorisch getrennt. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination verantwortet die kantonalen Interessen als Besteller. Es tut dies auf der Basis der Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (2009) und des alle vier Jahre verabschiedeten Angebotskonzepts des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr. Der Grosse Rat beschliesst auf Antrag des Regierungsrats den Angebotsbeschluss und den Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr.

Das Generalsekretariat vertritt die Interessen als Eigner auf der Basis der gesetzlichen Grundlage sowie der Richtlinien über die Führung, Steuerung und Aufsicht von Trägern öffentlicher Aufgaben und Beteiligungen im öffentlichen Interesse vom 18. Mai 2022. Die Richtlinien werden alle vier Jahre überprüft.

In der Regel werden die übergeordneten politischen Interessen des Kantons höher gewichtet als die Interessen, die sich aus den Rollen des Bestellers und/oder des Eigners ergeben.

## **8. Aufgaben**

### **8.1 Gesetzlich festgelegte Aufgaben des Regierungsrates**

Die KTU unterstehen als andere Träger öffentlicher Aufgaben gemäss der Kantonsverfassung der Aufsicht des Regierungsrates (Art. 95 Abs. 3 KV) und der Oberaufsicht durch den Grossen Rat (Art. 78 KV). Bei dieser Aufsicht handelt sich im Gegensatz zur Aufsicht des BAV und anderer Kontrollorgane des Bundes und des Kantons nicht um eine Fachaufsicht. Gegenstand der Aufsicht ist die Wahrnehmung der Oberleitung der Gesellschaft, die dem Verwaltungsrat als unübertragbare und unentziehbare Aufgabe obliegt. Die Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) nimmt die Aufsicht als zuständige Fachdirektion gemäss den kantonalen PCG-Richtlinien und über eine Vertretung im Verwaltungsrat wahr.

### **8.2 Weitere vom Regierungsrat wahrgenommene Aufgaben**

Dem Regierungsrat kommen folgende weitere Aufgaben zu:

- Delegation der Kantonsvertretung gemäss Art. 762 OR
- Beschlussfassung in für einzelne KTU strategischen Fragen und bei ausserordentlichen Ereignissen
- Kenntnisnahme der jährlichen Berichterstattung zu den Trägern öffentlicher Aufgaben und Beteiligungen im öffentlichen Interesse (PCG-Reporting)
- Genehmigung des allgemeinen Anforderungsprofils für das strategische Führungsorgan
- Beschlussfassung über die Leistungsvereinbarung mit den KTU
- Genehmigung der jährlichen Abgeltung und des Angebots für die KTU (Grundsatzentscheid).
- alle vier Jahre Bericht und Antrag an den Grossen Rat über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie über die Investitionsplanung im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss sowie Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr)
- Genehmigung resp. Ausführungsbeschluss der Investitionsprojekte (manchmal zusätzliche Genehmigung durch den Grossen Rat erforderlich)

Bei Investitionsprojekten erfolgt ein Reporting an die BVD. Bei ausserordentlichen Vorkommnissen wird der Regierungsrat darüber informiert.

### **8.3 Aufgaben der zuständigen Fachdirektion**

Die Eigeraufgaben werden durch das GS der BVD wahrgenommen:

- jährliches Aufsichtsgespräch zwischen dem Verkehrsdirektor und der strategischen und operativen Leitung der Unternehmen
- Ausformulierung der Eignerstrategie und des Aufsichtskonzepts für die konzessionierten Transportunternehmen sowie die Vorbereitung der entsprechenden Beschlüsse des Verkehrsdirektors
- Vorbereitung der Beschlüsse des Regierungsrates über strategisch wichtige Aspekte und ausserordentliche Ereignisse der Unternehmung
- Wahrnehmung der Aktionärsrechte des Kantons Bern durch einen Mitarbeiter resp. eine Mitarbeiterin der BVD
- Vorbereitung des Wahlbeschlusses des Regierungsrates über die Kantonsvertretung
- die Beurteilung der Anträge an die Generalversammlung (unter Einbezug des Verkehrsdirektors/der Verkehrsdirektorin)
- Austausch mit den Kantonsvertretungen
- Einschätzung der Beteiligungsrisiken für den Kanton und Aufbereitung der jährlichen Reporting-Informationen zuhanden des Regierungsrates

Die Bestelleraufgaben werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination der BVD wahrgenommen:

- Aushandeln der Leistungsvereinbarungen mit den KTU und die Prüfung deren Einhaltung
- Vorbereitung des Angebotskonzepts des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr und des Angebotsbeschlusses und des Investitionsrahmenkredits für den öffentlichen Verkehr
- Vorbereitung des Ausführungsbeschlusses für die einzelnen Investitionsprojekte

#### 8.4 Aufgaben des Grossen Rates

Der Grosse Rat bestimmt alle vier Jahre den Angebotsbeschluss sowie den Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr. Die Oberaufsicht des Grossen Rates über die anderen Träger öffentlicher Aufgaben nach Art. 78 KV hat die Wahrnehmung der Aufsichtsaufgaben durch den Regierungsrat zum Gegenstand, richtet sich aber nicht direkt an die Träger der öffentlichen Aufgaben. Bei der Oberaufsicht des Grossen Rates über den Regierungsrat handelt es sich um eine politische Kontrolle.

#### 8.5 Aufgaben der Finanzkontrolle

Nach dem aktuellen Stand des neuen KFKG umfasst die Prüfung bei Organisationen, die Staatsbeiträge empfangen, die Prüfung der Ordnungs- und Rechtmässigkeit sowie der zweckentsprechenden Mittelverwendung (Art. 10 Bst. d i. V. mit Art. 14 Abs. 2 E-KFKG). Bei Organisationen, denen der Kanton öffentliche Aufgaben übertragen hat, beschränkt sich die Prüfung auf die Überprüfung der Wahrnehmung der Aufsichts- und Controllingaufgaben durch die zuständigen kantonalen Stellen (Art. 10 Bst. f i. V. mit Art. 14 Abs. 3 E-KFKG).

### 9. Berichterstattung

#### 9.1 Reporting

Das Reporting zuhanden des Regierungsrates erfolgt einmal jährlich zusammen mit den übrigen Beteiligungen und Institutionen im Rahmen des jährlichen standardisierten Reportings gemäss den kantonalen PCG-Richtlinien. Mittels eines standardisierten Reporting-Schemas werden die wesentlichen Informationen verdichtet dargestellt. Sollte sich unterjährig ein ausserordentliches Vorkommnis ereignen, wird der Regierungsrat direkt und ohne zeitlichen Verzug informiert.

#### 9.2 Festlegung von Kennzahlen und Grenzwerten für die Ampelsteuerung des jährlichen standardisierten Reportings

Die BVD nimmt im Rahmen des jährlichen standardisierten Reportings eine Gesamtbeurteilung der Situation bei den KTU vor und visualisiert diese mit einer Ampel (grün, gelb, rot). Für die Gesamtbeurteilung sind die allgemeine Situation und Entwicklung der KTU (im Kontext der Branchenentwicklung), die Erfüllung der Eigenerziele und folgende Kennzahlen und Grenzwerte massgebend:

Kennzahl	Formel	Grenzwerte
1	Entwicklung Verkehrserträge im abgeltungsberechtigten Bereich	Verkehrserträge im abgeltungsberechtigten Bereich im Vergleich zum
		<p><b>&gt;= 0 % (grün)</b></p> <p><b>-2 % - 0 % (gelb)</b></p> <p><b>&lt; -2 % Fr. (rot)</b></p>

	Ziel: Einnahmensteigerung im Kerngeschäft	Vorjahr ( $\Delta$ in %) (mit Berücksichtigung Sondereffekte)	
2.1	Qualität Kerngeschäft Kundensicht  Ziel: Hohe Qualität der Dienstleistungen / Zufriedene Kunden	Gemäss Kuzu (AÖV) Kuzu=Kundenzufrieden- heitsumfrage (Befragung alle 4 Jahre)	> 70 Pkt Kuzu (grün) / sehr zufrieden 60-70 Pkt Kuzu (gelb) / zufrieden < 60 Pkt Kuzu (rot) / unzufrieden
2.2	Qualität Kerngeschäft Bestellersicht  Ziel: Mindeststandard CH überschritten	Gemäss QMS RPV (BAV) QMS RPV=Qualitätsmesssystem Regionaler Personenverkehr (Pünktlichkeit und Testkundenerhebung, kontinuierliche Datenerhebung, Auswertung jährlich)	> 94 Pkt QMS (grün) / über Akzeptanzwert 91-94 Pkt QMS (gelb) / über Mindeststandard < 91 Pkt QMS (rot) / unter Mindeststandard
3	Prüfung der genehmigten Jahresrechnung durch das BAV und Bericht Revisionsstelle  Ziel: Finanziell korrekte/ zweckkonforme Leistungserbringung		Ohne Einschränkungen (grün) Mit geringfügigen Einschränkungen (gelb) Grössere Einschränkungen / (vorerst) keine Rechnungsgenehmigung (rot)

## 10. Begründung allfälliger Abweichungen zu den vorliegenden Richtlinien

Keine Abweichungen



## 11. Dokument-Protokoll

Autor/-in

### Änderungskontrolle

Version	Name	Datum	Bemerkungen
0.1	Röthenmund Lukas, FIN-GS	18. Februar 2021	Versand Muster-Aufsichtskonzept an Fachdirektion

### Prüfung

Version	Name	Datum	Bemerkungen
0.1	Text	Text	Text

### Freigabe

Version	Name	Datum	Bemerkungen
1.0	Verkehrsdirektor Kanton Bern	8.12.2022	Freigabe am JF GS