

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 25. November 2020

## **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

### **Ausgangslage**

Die Erschliessungsqualität im regionalen Personenverkehr ist heute dank den umfangreichen Investitionen und Angebotsausweitungen der vergangenen Jahre sehr hoch. Entsprechend stark nahm die Nachfrage nach "Beförderungsdienstleistungen" zu – seit 2008 um 40 Prozent (gemessen in Personenkilometern). Auch wenn sich diese pandemiebedingt zurzeit in einer Delle befindet, wird die **Nachfrage mittel- bis langfristig weiter stark zunehmen**, wie der erläuternde Bericht klar festhält. In den Regionen Zürich und Genfersee wird es bis 2040 sogar annähernd zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen kommen.

Trotz diesem starken Wachstum des Passagieraufkommens, hat sich der **Modalsplit in den vergangenen Jahren aber nicht wesentlich verändert**. Er war im Gegenteil während den letzten drei Jahren sogar leicht rückläufig. Gleichzeitig haben gemäss ARE im Individualverkehr auf der Strasse aber z.B. die global gemessenen Staukosten weiter zugenommen. Beide Indikatoren zeigen also klar, dass verkehrs- und umweltpolitisch grundsätzlich grosser Bedarf nach einem weiteren Ausbau des Angebots im regionalen Personenverkehr besteht.

### **Beurteilung Finanzrahmen**

Der SGB **begrüss die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits** (anstelle eines unverbindlicheren Zahlungsrahmens) zur Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs für weitere vier Jahre. Diese Art der Beteiligung des Bundes schafft die gerade in der jetzigen Zeit für alle Beteiligten nötige Planungssicherheit. Letztere wird allerdings durch die geplanten Angebotsbestellungen von zunächst nur zwei Jahren unnötig gemindert. Eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits wäre im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit daher klar zu bevorzugen.

Was den vorgeschlagenen **Finanzrahmen von 4398 Millionen** betrifft, ist dessen Steigerung von voraussichtlich annähernd 400 Millionen im Vergleich zur Periode 2018-2021 **zunächst positiv zu beurteilen**. Diese Erhöhung erlaubt es, im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umzusetzen und bei einigen Transportunternehmen neues Rollmaterial zu beschaffen (so entfallen gemäss erläuterndem Bericht fast 40 Prozent der geplanten Abgeltungssteigerungen auf das Rollmaterial). Der Ausbau des Finanzrahmens ist **allerdings in mehrerlei Hinsicht zu relativieren**:

- Zunächst sind **36 Millionen** der zusätzlich veranschlagten Mittel auf die prognostizierten **Teuerungsraten** zurückzuführen und entsprechen somit keiner realen Erhöhung.
- Noch viel stärker fällt allerdings folgender Befund ins Gewicht: Im Zeitraum 2007-2019 **nahmen die Abgeltungen jährlich um durchschnittlich 2.2 Prozent zu** (nominal), in der Periode 2022-2025 **sollen sie jedoch nur um durchschnittlich 1.95 Prozent steigen**. Das ist deswegen zu kritisieren, weil der stetige Anstieg der Mittel in der Vergangenheit unter anderem mit dem *"politischen Willen, [...] den Modalsplit im öffentlichen Verkehr zu verbessern"* begründet wurde. Stützt man sich nun darauf ab und stellt – wie oben erwähnt – gleichzeitig fest, dass der Modalsplit nur etwa konstant gehalten werden konnte, setzt dieses Ziel keineswegs eine tiefere, sondern im Gegenteil eine substanziell höhere jährliche Zunahme der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr voraus.
- Es ist erfreulich, dass über die "üblichen" Abgeltungen hinaus weiterhin Unterstützungen für **"Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV"** gesprochen werden sollen. Der dafür vorgesehene – und im Vergleich zur Periode 2020-2021 konstant behaltene – Betrag von 5 Millionen ist unseres Erachtens allerdings deutlich zu tief bemessen.
- Um erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen der bis anhin nicht in die Bedarfsumfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das BAV darüber hinaus von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von 1 Prozent pro Jahr aus (für den Bundesanteil). Auch diese Annahme bleibt im Vergleich zur Vorperiode unverändert. Dies ist allerdings deshalb nicht verständlich, weil man damit nicht nur "noch nicht explizit formulierten, jedoch in der Branche diskutierten Anträgen" gerecht werden will, sondern neu "im Rahmen des üblichen RPV-Bestellverfahrens" zusätzlich auch die Beschaffung von Fahrzeugen unterstützen will, die weniger oder keine fossilen Treibstoffe verbrauchen. Letzteres ist ein Ziel der Energiestrategie 2050, welches mit der Annahme des Postulats 19.300 zuletzt auch vom Parlament konkretisiert wurde. Für die **Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs** – etwa den flächendeckenden Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse – braucht es substanzielle Mittel, welche (neben dem Ortsverkehr) auch im RPV unbedingt zur Verfügung gestellt werden müssen. Die dafür vom BAV jährliche pauschale Erhöhung der Abgeltungen um – auf dem Niveau der Vorperiode belassene – **1 Prozent ist dafür aber bei Weitem nicht ausreichend**.

Mit Unverständnis mussten wir aber vor allem feststellen – das wird aus einem Vergleich der Tabellen 3 und 4 des erläuternden Berichts sofort deutlich –, dass der **Bundesrat** mit seinem vorläufigen Beschluss **nicht einmal den vom BAV eruierten Abgeltungsbedarf anerkennt**. Denn dieser läge bei gesamthaft 4462 Millionen anstelle der veranschlagten 4398 Millionen. Die Differenz ist denn auch massgeblich auf eine komplette Streichung der jährlichen Pauschalzunahme von 1 Prozent zurückzuführen, was im Vergleich zur Vorperiode ein klarer Rückschritt ist. **Der SGB**

**fordert daher, dass entsprechend dem vom BAV berechneten Abgeltungsbedarf die jährliche Pauschalzunahme wieder aufgenommen und – um die oben erwähnten ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs zu erreichen – von 1 Prozent auf mindestens 2 Prozent aufgestockt wird.**

### **Beurteilung Abgeltungsbereiche und Tarife**

Es ist zu begrüßen, dass der Verpflichtungskredit unter der Annahme berechnet wurde, dass die Transportbranche keine Tarifierhöhungen in Betracht zieht. Eine **Erhöhung der Fahrpreise gilt es unbedingt zu vermeiden**, denn sie würde bei den bereits jetzt sehr hohen Preisen das Mobilitätsverhalten der öV-NutzerInnen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den Individualverkehr führen. Wie etwa die erwähnten jährlich steigenden Staukosten zeigen, muss der öV für die NutzerInnen im Gegenteil günstiger werden. Dies gilt übrigens auch im Hinblick auf die erwartete Inkraftsetzung der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, welche zwar sehr begrenzte, in Einzelfällen jedoch spürbare soziale Auswirkungen haben kann (etwa durch die Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlags). Diesen kann im Verkehrsbereich mit einem weiter ausgebauten und günstiger nutzbaren öffentlichen Verkehr mit Abstand am effektivsten entgegengewirkt werden.

Um den öV-Anteil am Gesamtverkehr grundsätzlich zu erhöhen, ist es zudem notwendig, die Abgeltungsberechtigung im Rahmen des RPV auf weitere Bereiche wie den Nacht- oder Freizeitverkehr (RPV ohne Erschliessungsfunktion) auszudehnen. Wir begrüßen es daher einerseits, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält, fordern allerdings, dass er diesem Bekenntnis auch eine – im jetzigen Vorentwurf explizit ausgeschlossene – Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

### **Auswirkungen Coronapandemie**

Im Gegensatz zum Fernverkehr wird der Regionale Personenverkehr im Rahmen des "dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise" finanziell substantiell unterstützt. Mit Blick auf den abermalig starken Rückgang des Passagieraufkommens im Zuge des Wiederanstiegs der Neuinfektionen bzw. der dringlichen Empfehlung für Heimarbeit, müssen allerdings grosse Fragezeichen gesetzt werden, ob diese Unterstützung ausreichen wird. Im Rahmen des vorliegenden RPV-Verpflichtungskredits bestehen zudem grosse Unsicherheiten bezüglich der Höhe des zu berücksichtigenden Niveaueffekts, welcher sich aus der Coronakrise mittelfristig ergibt. Denn klar ist, dass die öV-Nachfrage noch längere Zeit nicht das Vorkrisenniveau, geschweige denn das dieser Vorlage zugrundeliegende prognostizierte künftige Nachfrageniveau erreichen wird. **Deshalb unterstützen wir die Forderung des VöV, dass in einem separaten Artikel des Bundesbeschlusses die spätere Finanzierung des Niveaueffekts in den Jahren 2022-2025 verbindlich in Aussicht gestellt wird.**

Abschliessend sei Folgendes bemerkt: Die Coronakrise hat mehr als deutlich gemacht, dass jenseits von Infrastruktur und Rollmaterial das **Personal der entscheidende Faktor** für einen reibungslos funktionierenden öffentlichen Verkehr ist. Während des Notstands waren die MitarbeiterInnen im öffentlichen Verkehr rund um die Uhr im Einsatz und hielten den in einer gesundheitlichen Krise unabdingbaren öffentlichen Verkehr pausenlos am Laufen. Es wäre nicht nur ungerecht

und ein völlig falsches Signal, sondern auch der Effizienz und Qualität des öV-Angebots stark abträglich, wenn nun das Personal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müsste (wozu es bereits in einigen Transportunternehmen Anzeichen bzw. Bestrebungen gab). Vielmehr muss im Zuge der Pandemie – aber auch vor dem Hintergrund des akuten Personalmangels im öffentlichen Verkehr – dafür gesorgt werden, dass sowohl die Arbeitsbedingungen verbessert als auch die Löhne entsprechend erhöht werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär