

UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

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

Bern, 29. Juni 2016

## **Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund bedankt sich für die Einladung, zur vorgeschlagenen Einführung eines Verpflichtungskredits Stellung nehmen zu können.

### **Ausgangslage**

Der regionale Personenverkehr ist das Rückgrat und die grosse Stärke des schweizerischen Systems des öffentlichen Verkehrs. Die Erschliessungsqualität ist sehr hoch. Bund, Kantone und die Unternehmen selbst haben in den RPV in den letzten Jahren massiv investiert und werden weiter investieren müssen, um die Mobilität umwelt- und ressourcenschonend zu bewältigen. Wie neuste Zahlen des Bundesamts für Raumentwicklung zeigen, nehmen die Staukosten zu. Sie verursachen volkswirtschaftliche Kosten von rund 1.6 Mrd. Franken pro Jahr.<sup>1</sup>

Der soeben erschienene Bericht des Bundesrats zum Regionalen Personenverkehr<sup>2</sup> zeigt, dass sich dieser positiv entwickelt: Ausbau und Nachfrage halten Schritt, die Nachfrage stieg in Personenkilometer seit 2007 um durchschnittlich 4.7%. Auch der Effizienz der Unternehmen werden gute Noten erteilt. Der Kostendeckungsgrad hat sich deshalb trotz des forcierten Ausbaus verbessert und beträgt rund 50%. Finanziert wird die andere Hälfte durch Bund und Kantone, wobei der Bund bisher die Hälfte der ungedeckten Kosten, 2015 waren es rund 900 Mio. Franken, übernimmt.

Eine Umfrage des BAV bei den Unternehmen und Kantonen ergab für eingereichte Projekte bis ins Jahr 2021 einen Mehrbedarf bei der Finanzierung. Laut erläuterndem Bericht beträgt der geschätzte Abgeltungsbedarf für den RPV von 2018 – 2021 insgesamt 4.250 Mrd. Franken. Gegenüber der Planung von 2017 sei dies ein kumulierter Mehrbedarf von 882 Mio. Franken für Bund und Kantone, wobei der Bund noch zusätzlich 32 Mio. Franken für Mobilfunkverstärker finanziert. Insgesamt würden demnach geschätzt 4.282 Mrd. Franken benötigt.

---

<sup>1</sup> Neuberechnung Staukosten Schweiz 2010 – 2014, ARE 2016:  
<https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=623360>

<sup>2</sup> Reform für den Regionalen Personenverkehr der Schweiz, BAV 2015:  
<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/44520.pdf>

## Verpflichtungskredit anstelle Zahlungsrahmen

Der SGB unterstützt die Einführung eines vierjährigen Verpflichtungskredits, der etwas verbindlicher ist als ein blosser Zahlungsrahmen, der vom Parlament mit jedem Voranschlag abgeändert werden kann. Den Unternehmen gibt das eine grössere Planungssicherheit, die diese insbesondere mit Blick auf grosse Investitionen in die Infrastruktur brauchen.

Allerdings gilt dies nur, wenn die Unternehmen auch davon ausgehen können, dass der gesamte Verpflichtungskredit freigegeben wird. Der Bundesrat will nun aber eine Einschränkung, indem im Bundesbeschluss nur eine erste Tranche für die zwei Jahre 2018 und 2019 zugesichert wird, während über den Rest des Kredits bis Ende 2019 beschlossen werden soll. Das erhöht die Planungssicherheit nicht und ist deshalb untauglich. Wir beantragen die Streichung von Art. 2 des Bundesbeschlusses.

## Finanzierungsbedarf und Aufteilung der Kosten

Wegen der prognostizierten Finanzengpässe beim Bund und den Kantonen soll auch der geschätzte Finanzierungsbedarf nach unten korrigiert werden, indem u.a. weitere Effizienzsteigerungen durch die Unternehmen realisiert werden sollen. Fakt ist, dass bis 2012 die Abgeltung je Personenkilometer sank, was laut erläuterndem Bericht primär auf Effizienzsteigerungen zurückzuführen gewesen sei. Jedoch, so heisst es im Bericht dann weiter, sei es nicht möglich, durch noch mehr Effizienzsteigerungen den weiter zunehmenden Finanzbedarf wettzumachen, da die Investitionen aufgrund der stetig steigenden Nachfrage einfach zu hoch seien.<sup>3</sup> Der SGB ist sehr besorgt, dass solche Massnahmen ab jetzt zu Lasten der Qualität, der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen gehen würden.

Auch die zweite im Bericht erwähnte Massnahme zur Deckung der höheren Kosten, nämlich höhere Fahrpreise, ist kontraproduktiv, denn sie beeinflusst das Mobilitätsverhalten ganz unmittelbar. Die Fahrpreise sind bereits heute hoch und haben ein Niveau erreicht, wo weitere Erhöhungen zu einem Einbruch bei der Nachfrage und einem Umstieg auf den MiV führen dürften. Eine Entwicklung, die es unbedingt zu vermeiden gilt. Wir können uns deshalb nicht so recht erklären, wieso die Unternehmen zugestimmt haben sollten, die Hälfte der geschätzten Mehrkosten zu übernehmen, wie es im erläuternden Bericht auf S. 11 heisst.

Auch eine höhere Belastung der Kantone dürfte aufgrund der dortigen Finanzperspektiven kaum realistisch sein, es droht vielmehr die Gefahr, dass Ausbauprojekte verschoben oder gestrichen werden.

Der SGB fordert deshalb, dass der Betrag des Verpflichtungskredits der Jahre 2018 – 2021 so belassen wird, wie er in der Umfrage eruiert wurde, nämlich bei 4.282 Mrd. Franken. Art. 1 des Bundesbeschlusses ist entsprechend zu korrigieren.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

### SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner  
Präsident



Dore Heim  
Geschäftsführende Sekretärin

<sup>3</sup> Erläuternder Bericht über die Einführung eines Verpflichtungskredits, S. 6