



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

Bern, 21. Januar 2021

## Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

### Ausgangslage

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende Angebot für zwei Jahre und dessen Kosten fest. Diese Leistungen im RPV werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Seit 2018 plant der Bund die für die Abgeltung erforderlichen Mittel in diesem Bereich über einen jeweils für vier Jahre geltenden Verpflichtungskredit ein. Das Parlament stimmte im Juni 2017 einem Verpflichtungskredit in der Höhe von 4'104 Mio. Fr. für die Periode 2018–2021 zu. **Mit der vorliegenden Vorlage soll die Höhe der verfügbaren Mittel für die Periode 2022–2025 festgesetzt werden.**

### Inhalt der Vorlage

Für die Abgeltung der Leistungen des RPV, die in den Fahrplanperioden 2022–2023 und 2024–2025 bestellt werden, wird vorgeschlagen, ein **Verpflichtungskredit von 4'398 Mio. Fr.** bereitzustellen. Dieser Betrag ermöglicht es, den Ausbau der geplanten Verkehrsleistungen und die Folgekosten der für notwendig erachteten Investitionen zu finanzieren, die Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten im RPV-Sektor dauerhaft zu sichern und bis zu einem gewissen Grad die Folgen von Entscheidungen aufzufangen, die kurz- bis mittelfristig noch getroffen werden könnten. Er ist zudem mit der Finanzplanung des Bundes vereinbar. Die finanziellen Folgen der Coronavirus-Pandemie für den RPV werden separat aufgearbeitet und sind nicht Gegenstand dieser Vorlage (siehe [Botschaft vom 12.8.2020 zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise](#)).

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

**Art. 1**

Für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots des regionalen Personenverkehrs wird für die Jahre 2022–2025 ein Verpflichtungskredit von 4398 Millionen Franken freigegeben.

**Art. 2**

Dem Verpflichtungskredit liegen der Stand des Landesindex der Konsumentenpreise vom Dezember 2019 (101,7 Punkte; Dez. 2015 = 100 Punkte) sowie die folgenden Teuerungsannahmen zugrunde:

2022: + 1,0 %;

2023: + 1,2 %;

2024: + 1,2 %;

2025: + 1,2 %.

**Art. 3**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

*Zur Ausgangslage*

Die Nachfrage im regionalen Personenverkehr (RPV) wird mittel- bis langfristig weiter stark zunehmen. In den Regionen Zürich und Genfersee wird es bis 2040 sogar fast zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen kommen. Doch trotz dieses starken Wachstums des Passagieraufkommens, hat sich der Modalsplit in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert. Im Gegenteil: Dieser war während den letzten drei Jahren sogar leicht rückläufig. **Deshalb besteht verkehrs- und umweltpolitisch grundsätzlich grosser Bedarf nach einem weiteren Ausbau des Angebots im RPV.**

*Zum Finanzrahmen*

Wir begrüssen die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits zur Finanzierung des RPV für die nächsten vier Jahre. Dieses Instrument hat sich bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar. Denn eine solche Art von Beteiligung des Bundes schafft die nötige Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die Planungssicherheit wird allerdings durch die geplante Angebotsbestellungen von nur zwei Jahren unnötig gemindert. **Deshalb wäre eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit klar zu bevorzugen. Weiter wäre zu bevorzugen, dass es keine abschliessende Bestellung sein soll, sondern Anpassungen und insbesondere Ergänzung innerhalb dieser 4 Jahre möglich sein sollten.**

**Der vorgeschlagene Finanzrahmen von 4'398 Mio. Fr. ist grundsätzlich positiv zu beurteilen.** Es handelt sich um eine Steigerung um fast 400 Mio. Fr. im Vergleich zur Vorperiode (2018-2021; 4'015 Mio. Fr.). Dadurch können im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umgesetzt und neues Rollmaterial beschaffen werden. Dieser «Ausbau» des Finanzrahmens ist unseres Erachtens unzureichend und in der Folge zu erhöhen, auch weil er aus mehreren Gründen zu relativieren ist:

- **Ein Anteil von 36 Mio. Fr. der zusätzlich veranschlagten Mittel sind auf die prognostizierten Teuerungsraten zurückzuführen und entsprechen somit keiner realen Erhöhung.**
- **Im Zeitraum 2007 bis 2019 nahmen die Abgeltungen jährlich um durchschnittlich 2.2% zu. In der aktuell in Diskussion stehenden Periode 2022–2025 steigen sie jedoch nur um durchschnittlich 1.95%.** Das ist insbesondere zu kritisieren, weil in der Vergangenheit der stetige Anstieg der Mittel mitunter mit «dem politischen Willen, die Nachfrage zu befriedigen und den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern» begründet wird. Die logische Schlussfolgerung daraus wäre also, dass die Zunahme der Abgeltungen im RPV nicht tiefer, sondern substantiell höher sein sollte, da – wie bereits erwähnt – der Modalsplit nur etwa konstant gehalten werden konnte.
- **Obwohl wir es begrüssen, dass zusätzlich zu den üblichen Abgeltungen auch weiterhin Unterstützungsbeträge für Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV gezahlt werden soll, finden wir, dass der dafür vorgesehen Betrag von 5 Mio. Fr. (derselbe**

**wie in der Vorperiode!) deutlich zu tief bemessen ist.** Damit die Transportunternehmen Innovationen zur Effizienzverbesserung und Attraktivitätssteigerung im RPV vorantreiben können, um den öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit zu steigern, müssen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Umso wichtiger ist es, vorausschauend genügend Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV zu reservieren und den Kredit mit zweckgebundenen Mitteln aufzustocken.

- Um den erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen der bis anhin nicht in die Bedarfs-umfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das BAV zusätzlich von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von 1% pro Jahr aus (für den Bundesanteil). Auch diese Annahme bleibt im Vergleich zur Vorperiode unverändert. Dies ist für uns aber nicht verständlich. Denn damit will das BAV nicht nur «den noch nicht explizit formulierten, jedoch derzeit in der Branche diskutierten Anträgen» gerecht werden, sondern neu «im Rahmen des üblichen RPV-Bestellverfahrens» zusätzlich auch die Beschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen unterstützen, die weniger oder keine fossile Treibstoffe verbrauchen. Dieser letzte Punkt ist ein Ziel der Energiestrategie 2050, welches mit der Annahme des Postulats [19.3000](#) zuletzt auch vom Parlament konkretisiert wurde. **Für die Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs braucht es substanzielle Mittel, welche (nebst dem Ortsverkehr) auch im RPV unbedingt zur Verfügung gestellt werden müssen (z.B. für den flächendeckenden Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse). Die dafür vom BAV vorgesehene jährliche pauschale Erhöhung und auf dem Niveau der Vorperiode belassene Abgeltungen um 1% ist dafür aber bei Weitem nicht ausreichend.**
- Es ist sehr begrüßenswert, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist es unseres Erachtens aber notwendig, dass nebst der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Mio. Fr. für Innovations- und Forschungsprojekte noch mehr Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie 2050 bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. Mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen. Zudem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. **Da zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch nicht klar ist, wann das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz in Kraft tritt, sind wir der Meinung, dass im Verpflichtungskredit 2022–2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sind.**

**Leider mussten wir zudem feststellen, dass der Bundesrat mit seinem vorläufigen Beschluss nicht einmal den vom BAV eruierte Abgeltungsbedarf von 4'462 Mio. Fr. anerkennt.** Die Differenz ist massgeblich auf eine komplette Streichung der jährlichen Pauschalzunahme von 1% zurückzuführen, was im Vergleich zur Vorperiode ein klarer Rückschritt ist. Wir fordern deshalb, dass entsprechend dem vom BAV berechneten Abgeltungsbedarf die jährliche Pauschalzunahme wieder aufgenommen und von 1% auf mindestens 2% aufgestockt wird. Dies insbesondere auch, um die ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs zu erreichen.

*Zu den Abgeltungsbereichen und den Tarifen*

**Wir begrüßen es sehr, dass der Verpflichtungskredit unter der Annahme berechnet wurde, dass die Transportbranche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht.** Denn es gilt unbedingt zu vermeiden, dass die Fahrpreise erhöht werden. Denn höhere Preise würden das Mobilitätsverhalten der öV-Nutzer:innen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den Individualverkehr führen. Genau das gilt es zu vermeiden – der öV muss für die Nutzer:innen im Gegenteil sogar günstiger werden. In diesem Fall – also, wenn z.B. die Transportunternehmen aufgefordert werden, die Tarife zu senken, um mit finanziellen Anreizen den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern – müsste jedoch die Möglichkeit der Abgeltung der höheren Preise vorhanden sein.

**Um den Anteil des öV am Gesamtverkehr generell zu erhöhen, erachten wir es als richtig, dass die Abgeltungsberechtigung im Rahmen des RPV auf weitere Bereiche wie den Nacht- oder Freizeitverkehr (also RPV ohne Erschliessungsfunktion) ausgedehnt wird.** Deshalb begrüssen wir sehr, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält. Trotzdem oder gerade deswegen möchten wir die Forderung anbringen, dass der Bundesrat dieser Bekenntnis auch eine Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Denn ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

#### *Zu den Auswirkungen Covid-19-Pandemie*

Der RPV wird im Rahmen des «dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» finanziell substanziell unterstützt. Es ist zu begrüssen, dass so die Verluste der im RPV tätigen öV-Unternehmen im Jahr 2020 von Bund und Kantonen gedeckt werden. Ob diese Unterstützung ausreichen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht gesagt werden. Die Zahlen zu den Auslastungen in dem von der Covid-19-Krise weniger stark betroffenen dritten Quartal 2020 geben jedoch Grund zur Annahme, dass diese Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung hat. **Deshalb schliessen wir uns der Forderung des VöV an, dass das BAV beauftragt wird, im nächsten Jahr anhand der wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen eine Analyse der Niveaueffekte vorzunehmen und gestützt darauf eine allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits zu beantragen.**

Hinsichtlich der Covid-19-Krise möchten wir noch festhalten, dass nebst der Infrastruktur und dem Rollmaterial das Personal der entscheidende Faktor für einen reibungslos funktionierenden öV ist. Auch während der Krisensituation waren die Mitarbeiter:innen im öV rund um die Uhr im Einsatz und hielten den öV am Laufen (und sie sind und tun es immer noch). **Es wäre also ungerecht und ein völlig falsches Signal, wenn nun das Personal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müsste. Vielmehr muss im Zuge dieser Pandemie dafür gesorgt werden, dass sowohl die Arbeitsbedingungen verbessert und die Löhne entsprechend erhöht werden** – dies auch vor dem Hintergrund des akuten Personalmangels insbesondere in Bereichen des Schienenverkehrs. Hinsichtlich ebendieses Personalmangels möchten wir anregen, einen Zusatzbetrag für Ausbildung und Rekrutierung in Erwägung zu ziehen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin