



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 14. Juli 2016

Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für 2018-2021: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

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

1. Grundsätzliche Bemerkungen

- Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Mit dem Bestellverfahren legen sie fest, welche Angebote mit Erschliessungsfunktion zu welchen Kosten gemeinsam bestellt werden. Die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen für die (geplanten) ungedeckten Kosten der bestellten Verkehrsleistungen betragen ungefähr 1,8 Milliarden Franken. Der Bundesanteil beträgt 50 Prozent (2015: 918,4 Millionen). Er wird unter den Kantonen aufgeteilt.
- **Die SP setzt sich für einen attraktiven, sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten öV ein, insbesondere auch in den Randregionen.** Wir sehen im öV und namentlich im regionalen Personenverkehr ein wichtiges Element des Service Public, gerade auch was die Feinerschliessung angeht. Der RPV verbindet die Nutzerinnen und Nutzer mit dem übrigen öV-Netz.
- Die Tatsache, dass täglich 2 Millionen Fahrten im RPV stattfinden und dass die Erschliessungsqualität hoch ist, zeigt, wie wichtig und geschätzt dieses Angebot ist. Der RPV ermöglicht eine grosse Mobilität in den Regionen bei hohem Sicherheitsniveau und stellt eine funktionierende Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Die zwischen 2007 und 2015 jährlich im Durchschnitt um 4 bis 5 Prozent gestiegene Nachfrage zeigt, dass der RPV für die Vernetzung und den Service Public wichtig ist. **Der RPV muss langfristig gestärkt und ausreichend und verlässlich finanziert sein. Das ist wichtig für die Volkswirtschaft und trägt zum Erfolgsmodell Schweiz bei. Sparprogramme, die auf Ebene Bund und Kantonen diskutiert werden und die wir bekämpfen, dürfen nicht zum Abbau bei einem beliebten und geschätzten Angebot führen.**

2. Bemerkungen zur konkreten Vorlage

Antrag 1: Zustimmung zur Änderung von Artikel 30a Personenbeförderungsgesetz

- Artikel 30a Personenbeförderungsgesetz (PBG) sieht vor, dass der Bundesanteil an der Finanzierung des bestellten Angebots im RPV über einen vierjährigen Zahlungsrahmen erfolgt. Bei der Konkretisierung dieses Zahlungsrahmens zeigte sich, dass ein Verpflichtungskredit besser geeignet wäre. Der Bundesrat beantragt deshalb, den Zahlungsrahmen durch einen Verpflichtungskredit zu ersetzen. **Die SP unterstützt die Einführung eines vierjährigen Verpflichtungskredits und die für die Umsetzung notwendige Anpassung von Artikel 30a PBG.**
- Wir teilen die Begründung, dass die Kantone dadurch eine bessere Übersicht über die Bundesmittel erhalten, die dem RPV für vier Jahre zugewiesen werden. Das erhöht die Planbarkeit. Die vorgeschlagene Anpassung ist ein erster Schritt hin zu einer langfristigen und verbindlichen Finanzierung des RPV.

Antrag 2 zum Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit: substantielle Erhöhung der Mittel

- Der Bundesrat beantragt zudem, dem Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit zur Finanzierung des Bundesanteils an den Leistungen des RPV für 2018 bis 2021 von 3970 Millionen zuzustimmen. Damit beteiligt sich der Bund 2018 bis 2021 mit rund 160 Millionen an den geschätzten Zusatzkosten des RPV gegenüber der Plansituation für 2017.
- **Dieser Kredit reicht aber bei Weitem nicht aus, um den vorgesehenen Angebotsausbau gemeinsam mit den Kantonen zu finanzieren.** Die KöV weist in ihrer Stellungnahme vom 14. April 2016 darauf hin, dass der Ausbau gemäss Umfrage bei den Transportunternehmen zusätzliche 882 Millionen für 2018 bis 2021 erfordern würde. **Die vom Bund vorgesehenen 160 Millionen sind davon weit entfernt und wir beantragen deshalb eine deutliche und bedarfsgerechte Erhöhung der Mittel.**

Begründung für den Antrag auf Mittelerhöhung

- Einleitend haben wir die Stärken des RPV betont. Um diese zu erhalten bzw. weiter zu entwickeln, bedarf es entsprechender Mittel. 2018 stehen weniger Mittel zur Verfügung als 2017 und der Bundesrat schlägt vor, Mehrkosten durch eine Tarifmassnahme im Dezember 2017, durch weitere Effizienzsteigerungen oder durch zusätzliche Abgeltungen der Kantone zu finanzieren. Zudem soll der Angebotsausbau überprüft und die Finanzierung von 3G-Verstärkern frühestens ab 2020 realisiert werden. **Die vorgesehene Kürzung der Bundesmittel schadet dem öV-System Schweiz und der Erschliessung der Regionen und wird der steigenden Nachfrage nicht gerecht.** Undifferenzierte, lineare Abgeltungskürzungen lösen keine (regionalen) Finanzierungsprobleme. Infrastrukturen und Betriebsmittel beruhen auf langfristigen Planungen. Ein kurzfristiger Abbau von Angeboten führt nicht zu Kosteneinsparungen, sondern nur dazu, dass ein gutes und geschätztes Angebot weniger attraktiv wird.
- Der Kostendeckungsgrad im RPV ist zwar in den letzten Jahren gestiegen, aber auch der Abgeltungsbedarf hat zugenommen. Gründe dafür sind: der politische Wille und die von den Bestellern gemachten Vorgaben, die Nachfrage zu befriedigen, den Modalsplit des öV zu verbessern, Angebotsausbau, Verbesserungen der Infrastruktur oder der Erwerb von Rollmaterial. Konsequenterweise müssen sich die Besteller an diesen Mehrkosten beteiligen. Investitionsfolgekosten insbesondere aus genehmigten Angebotsausbauten müssen Teil der Finanzpläne der Besteller und entsprechend im Verpflichtungskredit berücksichtigt sein.
- Auch zusätzliche und politisch gewollte bzw. gesetzlich geforderte Anforderungen an die Zugänglichkeit oder die Sicherheit haben den Bedarf erhöht. Die fehlenden Mittel können nicht durch Effizienzsteigerungen allein finanziert werden, zumal im Bereich Effizienz schon Einiges unternommen wurde. **Wir erwarten deshalb, dass die Mehrkosten zwischen Bund,**

Kantone und Transportunternehmen in einem konstruktiven Prozess aufgeteilt und getragen werden.

- **Einer weiteren Abwälzung der Kosten auf die Nutzerinnen und Nutzer stehen wir zum jetzigen Zeitpunkt ablehnend gegenüber.** Bereits heute ist die Differenz zwischen dem Preis für den motorisierten Individualverkehr und dem öV unverhältnismässig. Eine weitere Erhöhung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht opportun. Vor allem nicht vor dem Hintergrund des fehlenden politischen Willens, bei den Benzinpreisen eine auch nur halbwegs verursachergerechte Finanzierung zu schaffen. Mit der sehr deutlichen Ablehnung der Milchkuh-Initiative hat die Stimmbevölkerung den Willen bekundet, die Nutzerinnen und Nutzer des MIV nicht aus ihrer Verantwortung zu entlassen. Eine substantielle Erhöhung der Bahntarife führt zu sinkender Nachfrage mit einem Rattenschwanz von unerwünschten Folgen: Geplante Angebotsausbauten können nicht finanziert werden und es findet eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse statt. Der Kostendeckungsgrad sinkt, was zu weiterem Abbau führen wird.
- **Konnektivität ist ein Angebot des Service Public, auch in der Mobilität.** Indem 3G-Verstärker frühestens ab 2020 finanziert werden sollen, statt wie ursprünglich in Aussicht gestellt ab 2018, vergibt sich der Bund eine Chance, einen Beitrag zur Stärkung eines attraktiven und modernen öV zu leisten.
- **Zwischen Einsparungen und Verkehrssicherheit besteht ein direkter Zusammenhang.** Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals erfordert es, dass die Arbeitsbedingungen entsprechend ausgestaltet sind bzw. entsprechende Vorgaben eingehalten werden (z.B. betreffend Ruhezeiten). Weiterer Spardruck geht auf Kosten des Personals und damit der Sicherheit, was wir als sehr problematisch erachten. Auch von Seiten des BAV nehmen wir eine gewisse Wettbewerbslogik wahr, die wir hinsichtlich Sicherheit, Auswirkungen auf die Arbeitsbelastung und den Service Public als wenig förderliche Entwicklung taxieren.

Antrag 3: Keine Bremse bei der Freigabe der Mittel im Bundesbeschluss

- Mit dem Bundesbeschluss sollen die Mittel gemäss Vorschlag des Bundesrats nur bis 2019 freigegeben werden. Für 2020 und 2021 soll der Bundesrat die Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt freigeben können. **Wir beantragen, dass die (gemäss obigem Antrag erhöhten) Mittel für 2020 und 2021 ohne Vorbehalt freigegeben werden bzw. dass mit dem vorliegenden Bundesbeschluss die Freigabe des Gesamtkredits erfolgt.** Nur so kann die gewünschte Verlässlichkeit und Planbarkeit auch wirklich erzielt werden.

3. Bemerkung zur langfristigen Weiterentwicklung des RPV-Systems

- Die Motion 13.3663 „Regionaler Personenverkehr. Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens“ beauftragt den Bundesrat, Massnahmen vorzuschlagen, wie die Finanzierung des RPV langfristig sichergestellt, das Bestellverfahren vereinfacht und dessen Angebot besser auf die Infrastrukturausbauten und die Finanzierung abgestimmt werden kann. Für die Frage der langfristigen Stärkung und Finanzierung des für den Service Public wichtigen RPV muss in diesem nächsten Schritt nach dauerhaften und mit allen Beteiligten konsolidierten Lösungen gesucht werden. **Es braucht eine langfristige Finanzplanung der Besteller, auch über den Zeithorizont 2018-2021 hinaus.**

- Insgesamt braucht es verkehrsträgerübergreifende Überlegungen, die dazu führen, Verkehrsspitzen zu brechen und die Auslastung zu erhöhen, insbesondere in Zeiten, wo diese gering ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz