

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

18. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni haben Sie uns eingeladen, zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs (RPV) bis ins Jahr 2028 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse bündelt die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt etwa 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Unternehmen und ihre rund 2 Mio. Angestellten sind täglich auf einen funktionierenden öffentlichen Verkehr in der Schweiz angewiesen. Insofern besteht ein grosses Interesse an einem nachhaltigen RPV.

- economiesuisse befürwortet den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit grundsätzlich. Eine stetige Finanzierung des RPV ist für die Schweiz eine lohnende Investition.
- Dennoch ist das strukturelle Ausgabenwachstum in diesem Bereich problematisch. Der Bund sollte von den Bestellern und Verkehrsunternehmen verbindliche Massnahmen einfordern, um die Abgeltungen zu stabilisieren, die Vollkosten pro Personenkilometer zu senken und den Kostenanteil der Nutzenden zu erhöhen. Nur so bleibt der RPV in der Spur.
- Ergänzend sollte der RPV einen Beitrag an die Haushaltsbereinigung leisten, so wie dies vom Bundesrat basierend auf dem Expertenbericht Gaillard vorgeschlagen wurde. Dazu gehört insbesondere ein effizienterer Einsatz der zur Verfügung stehenden Abgeltungen.
- Mittel- bis langfristig ist die Verbundsaufgabe RPV zumindest teilweise zu entflechten. Dies stärkt die fiskalische Äquivalenz und sorgt für eine bessere Übereinstimmung von Bestellkompetenzen und Finanzierungspflichten.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

RPV bleibt wichtiges Element des Gesamtverkehrssystems

Wie in den vergangenen Verpflichtungsperioden steht die Bedeutung des öffentlichen Regionalverkehrs für die Wirtschaft ausser Frage. Der RPV ist ein Eckpfeiler des Schweizer Mobilitätssystems und trägt damit auch zur wirtschaftlichen Standortattraktivität bei. Um diese Funktion erhalten und ausbauen zu können, ist eine rollende Planung mit regelmässigen Verpflichtungskrediten weiterhin ein sinnvoller Lösungsansatz. Damit kann der Staat nicht zuletzt eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung anstreben.

Verbindliche Effizienzmassnahmen sind notwendig

Die RPV-Abgeltungen wachsen seit Jahren überdurchschnittlich stark an. Während bis 2019 eine kurzzeitige Stabilisierung zu beobachten war, hat die Covid-Pandemie zu einem sprunghaften Anstieg geführt. Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit findet das Kostenwachstum auf neuem Niveau seine Fortsetzung. Man kann dem Regionalverkehr zugutehalten, dass den steigenden Kosten auch ein wachsendes Leistungsangebot gegenübersteht. Wie der erläuternde Bericht zur Vorlage darlegt, blieben die Abgeltungen pro Personenkilometer relativ konstant. Als Effizienzmass viel relevanter sind jedoch die Vollkosten pro Personenkilometer. Diese sind seit 2012 um rund 10 Prozent angestiegen, deutlich mehr als die Teuerung im gleichen Zeitraum. Es ist nach wie vor kaum nachvollziehbar, dass die Massentransportmittel des öffentlichen Verkehrs trotz steigenden Passagierzahlen keine echten Skaleneffekte generieren können. Das System scheint mit jedem neuen Fahrgast teurer zu werden, obwohl es eigentlich günstiger werden sollte. Insofern begrüssen wir es, dass der Bundesrat von den Transportunternehmen Effizienzsteigerungen fordert. Diese müssten allerdings verbindlicher daherkommen und an klare, regelmässig überprüfbare Ziele und Kennzahlen geknüpft sein. Die Rückkehr zur Stabilisierung des Abgeltungsbedarfs sowie handfeste Massnahmen zur Senkung der Vollkosten pro Personenkilometer sind unumgänglich, um eine nachhaltige RPV-Entwicklung sicherzustellen.

Solidarischer Beitrag an die Haushaltsbereinigung

Der Bericht der Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung vom 25. August fordert eine Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrads im RPV um 2.5 Prozent, die für den Bund zu Einsparungen im zweistelligen Mio.-Bereich führen würden. Der Bundesrat hat am 20. September entschieden, den Vorschlag der Expertengruppe weiterzuverfolgen. Wir begrüssen dieses Vorgehen explizit und fordern eine Berücksichtigung dieses Beitrags an die Haushaltsbereinigung in der Botschaft zum Verpflichtungskredit RPV. Einerseits ist ein höherer Eigenfinanzierungsgrad an sich verursachergerecht. Andererseits steht es den Transportunternehmen frei, diese sehr moderate Erhöhung mit Effizienzsteigerungen oder höheren Ticketpreisen auszugleichen. Die Ambition muss eindeutig Ersteres sein.

Entflechtung der Verbundaufgabe RPV

Am 21. Juni haben der Bundesrat und die Konferenz der Kantonsregierungen das Mandat mit den Eckwerten für das Projekt «Entflechtung 27» verabschiedet. Unter den 21 zu überprüfenden Verbundaufgaben befindet sich auch der RPV. Wir begrüssen diese Ankündigung sehr, nicht nur im Sinne eines gesunden Finanzhaushalts, sondern auch für die langfristige Sicherung eines nachhaltig finanzierten Regionalverkehrs. Die Stärkung der fiskalischen Äquivalenz durch eine teilweise oder vollständige Aufgabenentflechtung ist das beste Mittel, um sicherzustellen, dass jeder in Abgeltungen investierte Franken seine maximale Wirkung entfaltet.

Weitere Reformvorschläge zur Optimierung des «Systems RPV»

economiesuisse hat sich bereits im Frühjahr 2019 ausführlich zum Reformbedarf im öffentlichen Regionalverkehr geäußert.¹ Die entsprechenden Forderungen treffen auch im Kontext des vorliegenden Kreditantrags zu:

- **Anreize optimieren:** Das aktuelle System der Angebotsplanung enthält verschiedene problematische Elemente, die Fehlanreize nach sich ziehen. Die verschiedenen Missbrauchsfälle, in denen Transportunternehmen zu hohe Subventionen bezogen haben, sind eine Konsequenz davon. Bei der Ermittlung der «geplanten ungedeckten Kosten» besteht das Problem der asymmetrischen Information und die Kontrolle ist offenkundig sehr aufwändig. Die Transportunternehmen haben einen Anreiz, diese Kosten zu hoch anzusetzen, unter anderem, weil sie ggf. entstehende Gewinne nicht frei verwenden dürfen. Hier wäre ein Systemwechsel sinnvoll (freie Gewinnverwendung), sofern sich die Transportunternehmen einem bedingten Wettbewerb aussetzen (Ausschreibungen). Effizienzsteigerungen sollen belohnt werden.
- **Auf Ausschreibungen setzen:** Ausschreibungen sind ein probates Mittel, um die genannten Informationsasymmetrien zu reduzieren. Das Personenbeförderungsgesetz würde die Grundlage für mehr Ausschreibungen bieten, im Busbereich sieht es diese sogar als Regelfall vor. Dieser rechtliche Spielraum sollte in der Praxis stärker genutzt werden.
- **Wirtschaftlichkeitskriterien überarbeiten:** Die Schwelle für die Abgeltungsberechtigung von RPV-Linien ist heute tendenziell zu niedrig und die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und der erwarteten Nachfrage zu statisch (Anzahl Einsteiger pro Stunde). Die Vollkosten pro Personenkilometer, die Auslastung oder der Kostendeckungsgrad eines Angebots müssten als Messgrößen stärker ins Gewicht fallen. Damit liessen sich das Kostenbewusstsein sowie die Leistungs- und Qualitätsorientierung erhöhen.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Umwelt, Energie und Infrastruktur

Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Umwelt, Energie und
Infrastruktur

- Kopie an: Eidgenössische Finanzverwaltung EFV

¹ Siehe: Dossierpolitik economiesuisse "Stellschrauben für Systemverbesserungen"