

Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

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

15. Juli 2016

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. April 2016 haben Sie uns zur Vernehmlassung betreffend die Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018 bis 2021 eingeladen. Wir danken bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme. economie suisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Für die Schweizer Unternehmen und Bevölkerung ist die flächendeckende und dauerhaft finanzierbare Versorgung des Landes mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung. Wir erlauben uns daher, zur Vorlage wie folgt Stellung zu beziehen.

### **Grundsätzliche Bemerkungen**

Die flächendeckende Erschliessung der Schweiz mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiges Element zur Sicherstellung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Partizipation. Die Schweiz als geografisch, wirtschaftlich und kulturell vielfältiges Land braucht eine flächendeckende Grundversorgung, auch im Verkehrsbereich. Der regionale Personenverkehr ist per Definition ein nicht kostendeckendes Geschäft, dessen ungedeckte Kosten jährlich von Bund und Kantonen mit Millionenbeträgen abgegolten werden. Ohne die finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand würde sich kein annähernd vergleichbares privates Angebot im Wettbewerb entwickeln.

Die flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr muss möglichst wirtschaftlich erbracht werden. Heute beträgt der Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr im Durchschnitt zirka 50 Prozent. Bei einigen Angeboten dürfte dieser deutlich darüber liegen, bei anderen hingegen deutlich darunter. Der Steuerzahler bezahlt via Bund und Kantone heute jährlich rund 918 Millionen Franken (2015) an die nicht gedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs. Dabei herrscht zu wenig Transparenz bezüglich der Höhe der Abgeltung für einzelne Strecken oder Regionen, insbesondere aber über die Kostendeckung einer Strecke im Tagesverlauf.

Für die kommenden Jahre rechnet der Bund mit einem deutlichen Ausgabenwachstum von rund zwei Prozent pro Jahr. Wie das UVEK im erläuternden Bericht schreibt, gehört der regionale Personenverkehr damit zu den Tätigkeitsbereichen des Bundes mit den höchsten Wachstumsraten. economie-suisse ist sehr besorgt über den stetigen Anstieg der Kosten im regionalen Personenverkehr und erachtet einen Marschhalt im RPV für unausweichlich. „Weiter wie bisher“ ist kein zukunftsfähiger Ansatz. Es braucht eine Grundsatzdiskussion dazu, wie der regionale Personenverkehr künftig erbracht und dauerhaft finanziert werden kann.

### **Falsche Anreize und Ansatzpunkte für Optimierungen**

Wir unterstützen daher die Anstrengungen des Bundes, den Finanzierungsmehrbedarf für die öffentliche Hand durch verschiedene im Bericht genannte Massnahmen einzugrenzen (restriktive Vorgaben im Offertverfahren, Effizienzsteigerungen, höhere Benutzerfinanzierung). Alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Gemeinden, Nutzer – müssen sich an den Mehrkosten beteiligen. Ebenfalls begrüssen wir die grundsätzliche Absicht der Vorlage, mehr Planungssicherheit für den regionalen Personenverkehr zu schaffen.

Aus Sicht von economiesuisse muss eine Auslegeordnung für einen zukunftsfähigen regionalen Personenverkehr folgende Themen angehen:

- **Mehr Transparenz schaffen:** Transparenz in Bezug auf die bestehende Kostensituation und den Kostendeckungsgrad einzelner Strecken und Regionen, insbesondere im Tagesverlauf, ist die notwendige Voraussetzung dafür, dass die Politik fundierte Entscheide über die zukunftsfähige Ausgestaltung des regionalen Personenverkehrs treffen kann.
- **Falsche Anreize reduzieren:** Mangelnder Wettbewerb sowie Fehlanreize im Bestellsystem, die zu Überbestellungen der Kantone führen, haben erhebliche Ineffizienzen und Kosten zur Folge. Eine gesunde Finanzierungsbasis für den RPV muss diese falschen Anreize reduzieren. Beispielsweise könnte der Finanzierungsanteil des Bundes gebunden sein an einen bestimmten Kostendeckungsgrad oder einen minimalen Auslastungsgrad (erfolgsabhängige Verträge mit Bonus-Malus System).
- **Verursacherprinzip stärken:** Da es sich beim RPV explizit um ein staatlich finanziertes Service-public-Angebot handelt, ist der Handlungsspielraum zur Stärkung des Verursacherprinzips zwar beschränkt, eine stärkere Beteiligung der Nutzer zur Deckung der Mehrausgaben aber dennoch unerlässlich. Die Kundinnen und Kunden müssen sich an den Mehrkosten des stetig ausgebauten Angebots im RPV beteiligen.
- **Bessere Auslastung anstreben:** Heute beträgt die durchschnittliche Auslastung im RPV rund 20%. Angesichts des Kosten- und Finanzierungsdrucks muss die Auslastung dringend gesteigert werden. Die Ausrichtung der Infrastruktur- und des Rollmaterials auf die Verkehrsspitzenzeiten sowie die aktuelle Definition der Qualität durch verfügbare Sitzplätze auch in Verkehrsspitzen sind auf Dauer nicht finanzierbar. Die Glättung der Verkehrsspitzen führt auch im Regionalverkehr über nachfrageabhängige Billettpreise.

- **Betriebskosten reduzieren:** Das überdurchschnittliche jährliche Kostenwachstum gibt Anlass zu grosser Sorge. Ein Paradigmenwechsel ist notwendig, denn der Verteilungskampf um öffentliche Mittel wird nicht spurlos am Regionalverkehr vorbeigehen. Wichtige Ansatzpunkte für Kostenreduktionen im Betrieb können sein: Reduktion des Komforts, unternehmensübergreifende, standardisierte Rollmaterialbestellungen, verkehrsträgerneutraler Ausschreibungswettbewerb, flexible Ausgestaltung des Taktfahrplans in Randzeiten entsprechend der Verkehrsnachfrage, von Best-practices aus dem Ausland lernen etc.
- **Verkehrsträgerneutrale Grundversorgung umsetzen:** Im heutigen dynamischen Umfeld muss das Konzept der Grundversorgung technologieunabhängig definiert werden. Für den Verkehrsbereich heisst dies, dass das Grundversorgungsangebot nicht an bestimmte Verkehrsträger gebunden sein darf. Bei der Erschliessung der Regionen mit subventionierten Verkehrsangeboten muss der Kosten-Nutzen-Aspekt beim Entscheid für eine strassenseitige oder schienenseitige Erschliessung deshalb stärker berücksichtigt werden. Fallweise betragen die Kosten für ein schienenseitiges Verkehrsangebot das Mehrfache eines vergleichbaren eigentrassierten Angebots auf der Strasse. Zudem sind durch die „Digitalisierung der Mobilität“ auf lange Frist neue Grundversorgungskonzepte denkbar, bei denen die Kosten der öffentlichen Hand geschmälert werden könnten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Projektleiter Infrastrukturen