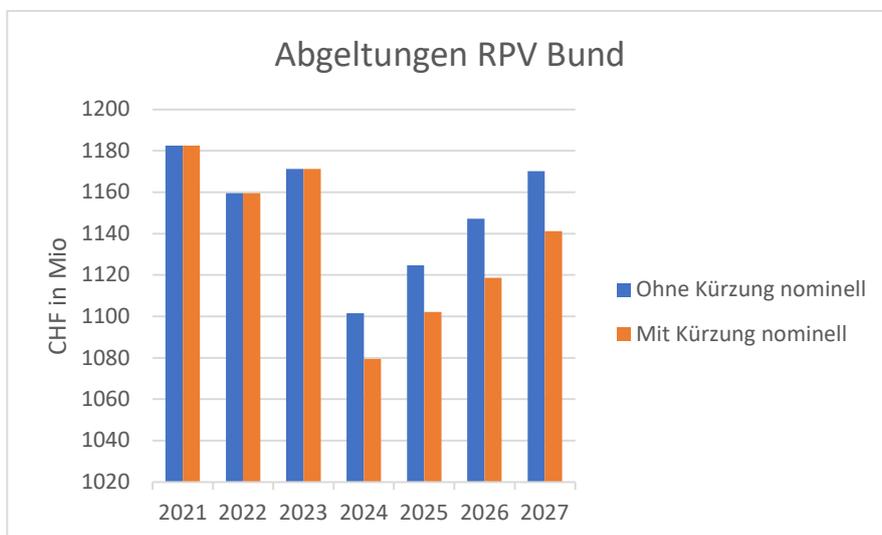


Petition RPV: Argumentarium

Worum geht's?

Der Bundesrat hat angekündigt beim Regionalen Personenverkehr (RPV) ab 2024 sparen zu wollen. Die bereits eingeplanten Ausgaben sollen nach dem Bundesrat ab 2024 um 2% gekürzt werden. Das bedeutet, dass für die Finanzierung des RPV für 2024 CHF 92 Mio. weniger zur Verfügung stehen als 2023. Das sind im Vergleich zum Vorjahr 7.8% weniger! Die Kürzung ist 2024 deshalb so hoch, weil die für 2023 eingeplante Geldsumme zur Abgeltung des RPV nicht ausreichte um die Kosten zu decken, weshalb nachträglich weiter CHF 87 Mio. gezahlt werden mussten. Bereits in den Jahren zuvor waren jeweils zu wenig finanzielle Mittel zur Abgeltung des RPV bereitgestellt worden, sodass es nötig war nachträglich weitere Gelder zu sprechen, um die Kosten der Transportunternehmen (TU) für die erbrachten Verkehrsleistungen im RPV zu decken. Die Kürzungen des Bundesrats haben folgende Auswirkungen:

- 2024 stehen für die Finanzierung des RPV CHF 92 Mio. weniger Bundesgelder zur Verfügung
- Ab 2024 stehen jährlich bis auf unbestimmte Zeit CHF 20 Mio. bis 30 Mio. weniger Bundesgelder für die Finanzierung des RPV zur Verfügung.
- Ab 2026 sinken die Wachstumsraten der eingeplanten Ausgaben von 2% auf 1.9%. Damit werden die eingeplanten Ausgaben für den RPV ab 2026 zusätzlich gekürzt.



Quelle: BAV und SGB

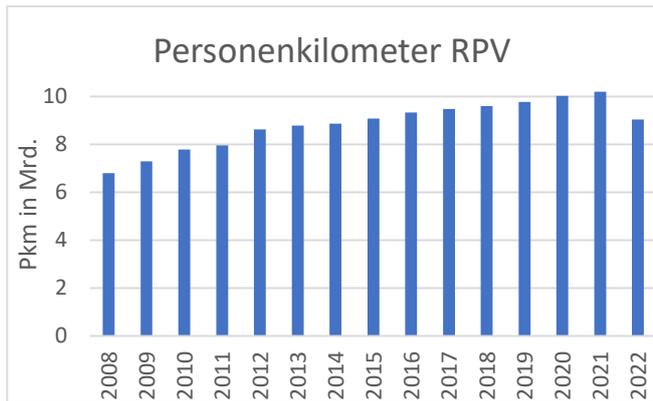
Ausgangslage

Schätzungsweise 2,5 Mio. Menschen nutzen täglich den RPV auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkaufen. Der RPV stellt die Erschliessung der ganzen Schweiz durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sicher. Der RPV ist ein zentraler Teil des Service public. Er leistet einen nicht wegzudenkenden Beitrag zu einem gut funktionierenden Alltag in der Schweiz. In Ergänzung zum Fernverkehr sorgt der RPV für optimale Reiseketten in der Schweiz.

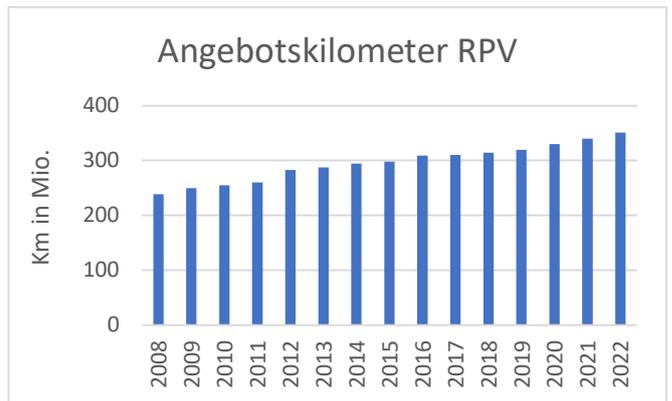
Es ist eine Tatsache, dass das sich der RPV trotzdem nicht eigenwirtschaftlich finanzieren kann. Bei den meisten Linien des RPV können die anfallenden Kosten nicht mit den Ticketerlösen gedeckt werden. Gemäss Angaben des BAV lag der Kostendeckungsgrad 2019 bei etwas mehr als 50%. Um gleichwohl ein Angebot an öffentlichem regionalem Personenverkehr bereitzustellen, bestellen Bund und Kantone Transportleistungen bei den TU und übernehmen die ungedeckten Kosten der TU je hälftig. Die Abgeltungen von Bund und Kantonen betragen in etwa CHF 2 Mrd. jährlich. Dadurch ist es möglich eine Grundversorgung von circa 1'500 RPV-Linien (Stand 2018) aufrechtzuerhalten. In einem Bestellverfahren legen Bund, Kantone und die TU fest, welche Linien mit welchem Fahrplan anzubieten sind und welche Kosten von der öffentlichen Hand abgegolten werden.

Weil sowohl die Bevölkerung als auch die Mobilität in der Schweiz ständig zunehmen, ist mit einem höheren Bedarf an Verkehrsleistungen zu rechnen. Die Prognosen zur Nutzung des RPV waren daher stetig steigend. Für 2022 wurde erwartet, dass in der Schweiz rund 9 Mrd. Personenkilometer (Pkm) mit dem RPV zurückgelegt werden würden. Einzig für 2022 wurde aufgrund von Corona ein Rückgang der Benutzung des RPV erwartet. Für 2023 ist davon auszugehen, dass das Niveau von 2020 wieder erreicht werden wird. Um

den erwarteten steigenden Bedarf an Verkehrsleistungen aufzufangen, müssen auch die bestellten Leistungen zunehmen. Zwischen 2008 bis 2022 stiegen die bestellten Leistungen in Km jährlich um 2.8%.



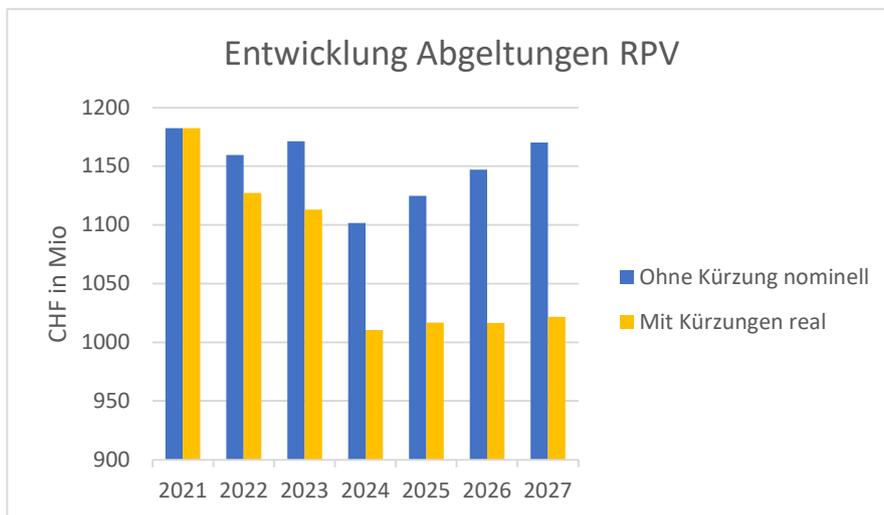
Quelle: LITRA



Quelle: LITRA

Entwicklung Abgeltungen im RPV zwischen 2021 und 2027

Durch die Sparmassnahmen im RPV steht ab 2024 massiv weniger Geld für die Abgeltung des RPV zur Verfügung. 2024 fehlen gegenüber 2023 insgesamt CHF 184 Mio., CHF 92 Mio. Bund und CHF 92 Mio. Kantone. Durch die Kürzung der eingeplanten Ausgaben um 2% auf unbestimmte Zeit, wird dem RPV nicht nur 2024 sondern auch in den kommenden Jahren Geld fehlen, jährlich zwischen CHF 20 Mio. und CHF 30 Mio. Weil der Bundesrat beschlossen hat, ab 2026 ebenfalls die durchschnittliche Wachstumsrate der eingeplanten Ausgaben für den RPV von 2% auf 1.9% zu senken, werden dem RPV zusätzliche Bundesgelder gekürzt. Sinn und Zweck der Wachstumsraten ist es nämlich, die Ausgaben stabil zu halten, indem insbesondere das Bevölkerungswachstum und die Teuerung aufgefangen werden. D. h. die Ausgaben sollen in dem Umfang wachsen, in dem die Kosten infolge des Bevölkerungswachstums und der Teuerung mutmasslich steigen werden. Werden die Effekte der zu erwartenden Teuerung eingerechnet, dann sind die Kürzungen noch weit aus gravierender! Anstatt CHF 20 Mio. bis CHF 30 Mio. fehlen jährlich voraussichtlich CHF 100 Mio. bis CHF 150 Mio. beim RPV.



Quelle: BAV und SGB

Auswirkungen Sparmassnahmen RPV

• **Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des ÖV-Personals trotz Fachkräftemangels**

Im März 2023 haben verschiedene TU bereits Sparmassnahmen angekündigt, wie z. B. die SBB. Es liegt auf der Hand, dass diese Sparmassnahmen grösstenteils zu Lasten des Personals gehen werden. Denn wo anders als beim Personal können im RPV überhaupt Kosten eingespart werden? Es könnte noch beim Angebot oder bei den Investitionen in die Fahrzeuge gespart werden. Dass das Angebot abgebaut wird, scheint aus regionalpolitischen Überlegungen unwahrscheinlich, weil gerade in denjenigen ländlichen Regionen Linien gestrichen oder ausgedünnt werden müssten, wo das ÖV-Angebot bereits jetzt dünn ist. Investitionen in Fahrzeuge lassen sich ebenfalls nicht so leicht stoppen. Oft sind bereits Verträge abgeschlossen worden, oder und die nötigen Voraussetzungen für neue Fahrzeuge schon eingeleitet wie Umschulungen oder

Aussortierung von alten Fahrzeugen. Am einfachsten ist es für die TU also beim Personal zu sparen. Auf einen Teuerungsausgleich, eine Lohnerhöhung oder die Wiederbesetzung einer vakanten Stelle lässt sich jederzeit verzichten, weder regionalpolitische Bedenken noch vertragliche Verpflichtungen schränken die TU ein.

- Kein Teuerungsausgleich
- Keine Realloohnerhöhung
- Personalabbau

Trotzdem muss der RPV gewährleistet sein. Wie kommen sonst die 2,5 Mio. Menschen täglich zur Arbeit oder zum Einkaufen. Infolge des Personalmangels aufgrund von Personalabbau und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen steigt der Druck auf das verbleibende Personal zusätzlich. Zwangsläufig wird das Personal Mehrstunden leisten müssen und mit weiteren Flexibilisierungen bei der Arbeitszeitgestaltung konfrontiert sein.

- Mehr Überstunden
- Flexibilisierung

Bereits heute ist Personalmangel bei vielen TU eine Realität. Die vom BR beschlossenen Kürzungen werden den Personalmangel weiter verschärfen. In Anbetracht, dass viele TU in den kommenden Jahren als Folge der demografischen Entwicklung einen Grossteil ihres derzeitigen Personals pensionieren werden müssen, setzt der BR aus kurzfristigen finanzpolitischen Überlegungen das langfristige Funktionieren des ÖV-Systems der Schweiz aufs Spiel. Es ist zu befürchten, dass mit diesem kurzsichtigen Vorgehen in wenigen Jahren in der ÖV-Branche eine ähnliche Situation wie heute im Gesundheitsbereich vorherrschen wird.

• **Abbau ÖV-Angebot im RPV**

Neben dem Personal werden die TU vorrangig beim Linienangebot sparen. Um den veränderten finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, werden die TU für die Fahrplanperiode 2024 – 2025 weniger und nur wirtschaftlich rentable Linien anbieten. Die Bereitschaft Angebote aufrechtzuerhalten, welche hohe Kosten verursachen, wird bei den TU sehr begrenzt sein, weil das Risiko besteht am Ende auf Kosten sitzen zu bleiben. Das führt deshalb schwergewichtig bei schwach frequentierten Linien im ländlichen Raum zu weiteren Ausdünnungen oder sogar der Einstellungen des Betriebs. Einstellungen und Ausdünnungen haben zur Folge, dass die Anzahl der Fahrgäste zurückgeht, was wiederum einen Erlösrückgang verursacht, woraus ein höherer Abgeltungsbedarf durch Gelder der öffentlichen Hand resultiert. Durch den Angebotsabbau wird ein Teufelskreis angestoßen, der letztlich höhere Abgeltungen bei weniger Angebot bringt.

- Fahrplanausdünnung
- Streichung von RPV-Linien

• **Tariferhöhungen**

Um die fehlenden Bundesgelder kompensieren zu können, bleiben den TU letztlich nur Tariferhöhungen. Somit werden die Sparmassnahmen zumindest teilweise auf die Fahrgäste abgewälzt. Preiserhöhungen schaden Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität des ÖV. Bereits heute gilt der ÖV in der Schweiz vielen als zu teuer. Auf jeden Fall hilft eine Verteuerung nicht mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto auf den ÖV zu bewegen. Ausserdem schmälern Tariferhöhungen die Akzeptanz der Fahrgäste und der Allgemeinheit für Lohnerhöhungen. Aus Sicht des Personals sind Tariferhöhung daher keine Lösung.

• **Gegen Bahnstrategie und Netto-Null bis 2050**

Die Einsparungen beim RPV sind sowohl aus klima- als auch aus verkehrspolitischer Sicht falsch. Mit dem der Zustimmung zum Klimaschutzgesetz hat die Schweizer Stimmbevölkerung beschlossen bis 2050 klimaneutral zu sein. Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn es gelingt die Menschen in grossem Stil zum Umsteigen auf den ÖV zu bewegen. Mit seinem Sparentscheid arbeitet der BR gegen diese Zielsetzung. Er missachtet damit den Willen der Schweizer Bevölkerung bis 2050 die CO₂-Emissionen massiv zu senken. Der BR sabotiert mit dem Sparbeschluss aber auch seine eigene langfristige Bahnstrategie „Perspektive BAHN 2050“, die zur Stärkung des ÖV auf RPV und Nahverkehr fokussiert, weil hier das grösste Verlagerungspotential ausgemacht werden konnte. Der Entscheid des BR vom 16.08.2023 das Bahnnetz weiter auszubauen steht im Widerspruch zu seinem Sparentscheid vom März 2023. Was bringen Investitionen in die Infrastruktur, wenn letztlich das Geld für den Betrieb fehlt?

• **Kurzfristige Sparmassnahmen bringen nichts**

Weil der Hauptteil der Kosten der TU im RPV fix sind, bringen die Sparmassnahmen keinen sofortigen Effekt, weil nur wenige variable Kosten eingespart werden können.

- **Bei den Bundesfinanzen besteht kein Anlass zum Sparen**

Nach dem der BR im März noch grosse strukturelle Defizite ab 2024 prognostizierte, scheint zumindest die Rechnung 2023 weit besser auszufallen als erwartet. Anstatt eines Defizits von CHF 4,8 Mrd. wird für das laufende Jahr noch mit einem Fehlbetrag von CHF 1,5 Mrd. gerechnet. Wie die vergangenen Jahre zeigen wurde stets zu pessimistisch budgetiert, sodass das die Rechnungen schliesslich jeweils viel besser abschlossen als erwartet. Gemäss SGB resultierten im Zeitraum zwischen 2005 bis 2021 insgesamt jährlich durchschnittliche Budgetunterschreitungen von CHF 2.6 Mrd.! So gesehen sind die vom BR geplanten Entlastungsmassnahmen von rund CHF 2 Mrd. pro Jahr bereits heute realisiert. Es braucht deshalb keine weiteren Einsparungen beim RPV.

Fazit

Zusammenfassend hält der SEV die Kürzungen beim RPV aus folgenden Gründen für falsch:

- Verschlechterung der Arbeitsbedingungen verstärkt Fachkräftemangel
- Gegen Bahnstrategie und Klimaschutz
- Sinnlose Sparübung ohne Effekt!
- Ideologische Zwängerei