

## **MEDIENKONFERENZ VOM 16.11.2010**

---

Bern, 16.11.2010

Öffentlicher Verkehr

### **Zukunftsinvestitionen finanzieren – Unterhalt sichern – Günstige Lage an den Kapitalmärkten nutzen**

**Paul Rechsteiner, Präsident SGB**

Die Gewerkschaften sind keine Verkehrsverbände. Sie gehörten aber von Anfang an zur Koalition, welche die grossen Projekte für den öffentlichen Verkehr bis hin zu den erfolgreichen Volksabstimmungen mitgetragen haben. Das aus mindestens zwei Gründen: Zum einen ist das Personal der öffentlichen Verkehrsunternehmen gewerkschaftlich stark organisiert und bereit, über die Verteidigung der Arbeitsbedingungen hinaus für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs einzustehen. Zum andern haben alle Beschäftigten im Land (wie auch die Rentner und die Familien) ein Interesse an einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu erschwinglichen Preisen.

Mit Bahn 2030 muss nun eine weitere Etappe für die Stärkung und den Ausbau des Bahnnetzes – dieses Mal schwergewichtig für Verbesserungen in der Fläche – aufgleist werden. Gleichzeitig muss der Unterhalt gesichert werden, kann doch die einmalig hohe Dichte bei der Nutzung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur nur aufrechterhalten werden, wenn genug in den Unterhalt investiert wird. Das ist heute nicht der Fall. Die Rückmeldungen des Personals zur Problematik des Rückstands beim Unterhalt sind besorgniserregend.

Springender Punkt bei den grossen Verkehrsinvestitionen war und bleibt die Finanzierung. Hier gibt es derzeit Gefahren und Chancen:

Was die Gefahren betrifft, so haben beispielsweise die Von-Wattenwyl-Gespräche am letzten Wochenende gezeigt, wohin die Reise aus Sicht einiger bürgerlicher Politiker gehen soll: nämlich in Richtung einer stärkeren finanziellen Belastung der Bahnbenutzerinnen und –benutzer. FDP-Präsident Pelli stellt sich vor, dass das Generalabonnement künftig 10'000 Franken kosten soll. Für die Gewerkschaften ist klar, dass Preiserhöhungen für die Benutzer über die Anpassung an die Teuerung hinaus nicht tragbar sind. Gäbe es das Halbtax-Abo nicht, so wäre der öffentliche Verkehr für grosse Teile der Bevölkerung schon heute unerschwinglich. Die Mehrbelastung der Benutzer wäre auch verkehrspolitisch ein Eigentor, würde sie doch die Leute von den öffentlichen Verkehrsmitteln vertreiben. Die Wahl des Verkehrsmittels wird stark über den Preis gesteuert.

Es gibt jedoch auch Chancen. Wegen der Lage der Kapitalmärkte – der Zinssatz für 10-jährige Bundesobligationen liegt unter 1,5% - kann sich der Bund derzeit einmalig günstig, und längerfristig ausserordentlich rentabel refinanzieren. Es wäre eine verpasste Gelegenheit, diese Chance für die unmittelbar anstehenden Aufgaben nicht zu nutzen. Dazu gehören die Entschuldung des FinöV-Fonds und die Umwidmung zu einem Infrastrukturfonds für die Zukunftsprojekte.

Wie günstig die Lage der Bundesfinanzen derzeit ist, um die Zukunftsprojekte aufzugleisen, zeigen auch die Abschlüsse des Bundes. Statt einem Defizit von 2 Milliarden gemäss Budget macht der Bund wieder einen Überschuss von 1,2 Milliarden Franken. Seit 2004 beträgt die Differenz zwischen Budget und Rechnung zusammengezählt 20 Milliarden Franken. Für die Schuldenbremse, mit der das Sparprogramm begründet wird, zählt jedoch nur das Budget. Stellt man richtigerweise auf die Rechnungsergebnisse ab, sind genügend Mittel vorhanden, um die Zukunftsaufgaben zu finanzieren.

Die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs soll mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ geregelt werden. Die Ausgangslage dafür ist aus den beschriebenen Gründen günstig. Die Weichenstellungen für den öffentlichen Verkehr der Zukunft werden über die Finanzen gesteuert. Die fälligen Investitionen sind nicht nur wirtschaftlich, sondern auch umweltpolitisch wegweisend.

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**