

Musterstellungnahme der UWA

Frist zur Einreichung: 22. Januar 2021

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 19. Januar 2021

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung zu nehmen. Nachdem wir uns bereits im Mai dieses Jahres in der Anhörung geäußert haben, nehmen wir diese Gelegenheit gerne auch im Rahmen der Vernehmlassung wahr.

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar. Deshalb begrüßen wir einen erneuten vierjährigen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025. Ebenfalls anerkennen wir dessen Erhöhung um rund 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode. Nebst der grundsätzlichen Zustimmung zum vorgeschlagenen Kredit hebt der VCS folgende Punkte hervor:

Coronavirus: Im Herbst hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Wir begrüßen diese Parlamentsentscheidung zur Unterstützung des öV. Die Zahlen zu den Auslastungen in dem von der Coronakrise weniger stark betroffenen dritten Quartal 2020 geben jedoch Grund zur Annahme, dass die Covid-Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung hat. Deshalb spricht sich der VCS dafür aus, dass der Bundesrat beauftragt wird, im nächsten Jahr eine Analyse der Niveaueffekte der Coronakrise vorzunehmen und eine Neubeurteilung und allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits verbindlich in Aussicht zu stellen.

Tarifmassnahmen: Der Verpflichtungskredit wurde auf der Annahme berechnet, dass die Branche keine Tarifierhöhungen in Betracht zieht. Wir begrüßen, dass mit der Botschaft seitens des Bundes nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird und dass der Kredit, ungeachtet der wie auch immer gestalteten Tarifsituation in der Zukunft, wegen Tarifmassnahmen nicht angepasst wird. Eine Erhöhung der Fahrpreise gilt es zu vermeiden, denn sie würde bei den bereits jetzt sehr hohen Preisen das Mobilitätsverhalten der öV-NutzerInnen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den motorisierten Individualver-

kehr (MIV) führen. In den vergangenen Jahrzehnten ist der öV stetig teurer geworden, während der Strassenverkehr de facto günstiger wurde. Diese Preisschere muss geschlossen werden. Nur so ist eine grössere Verlagerung des MIV auf den öV möglich.

Innovationsfinanzierung: Es ist erfreulich, dass über die "üblichen" Abgeltungen hinaus weiterhin Unterstützungen für "Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV" gesprochen werden sollen. Um den öV im Vergleich zum MIV wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit zu steigern, müssen die administrativen Hürden abgebaut werden sowie genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Der dafür vorgesehene – und im Vergleich zur Periode 2020-2021 konstant behaltene – Betrag von 5 Millionen ist unseres Erachtens allerdings deutlich zu tief bemessen.

Umsetzung Energiestrategie: Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilsfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist zwingend, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Millionen Franken für Innovations- und Forschungsprojekte noch weitere Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. In diesem Jahr wurde im Parlament die Totalrevision des CO₂-Gesetzes verabschiedet. Mit diesem Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilsfreien Antrieben entstehen. Ausserdem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. Da jedoch zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar ist, wann das neue CO₂-Gesetz in Kraft tritt, sprechen wir uns dafür aus, dass im Verpflichtungskredit 2022-2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sein müssen.

Erweiterung Geltungsbereich RPV: Wir begrüssen, dass der Bund nebst dem RPV auch den Freizeitverkehr und Nachtfahrangebote mitfinanzieren will. Im Hinblick auf eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV wäre eine Erweiterung des Geltungsbereiches RPV in diesen Bereichen sinnvoll. Wir begrüssen es daher einerseits, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält, fordern allerdings, dass er diesem Bekenntnis auch eine – im jetzigen Vorentwurf explizit ausgeschlossene – Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

Freundliche Grüsse

Organisation

Vorname Name

Funktion