

Musterstellungnahme der Umweltallianz

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 (Vernehmlassung 2024/61)

Der Text steht frei zur Verfügung.

Frist zur Einreichung: 18. Oktober 2024

Mail: finanzierung@bav.admin.ch (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich des Verpflichtungskredits für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

[Organisation]

Stellungnahme

Ausgangslage

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von Fr. 3'849.4 Mio. und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Mio. eine Lücke von rund Fr. 350 Mio.

Dies trotz der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr (öV) – insbesondere in Bezug auf seinen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem der Schweiz – wichtige Aufgaben zu bewältigen hat. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots muss der Modalsplitanteil des öVs gesteigert, sowie der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der öffentliche Verkehr beim Tourismusverkehr eine stärkere Rolle einnimmt.

In Anbetracht dieser wichtigen Zielsetzungen ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Einschätzung der Kostenentwicklung

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 wird von der öV-Branche deutlich weniger optimistisch beurteilt als vom Bundesrat.

Branchenintern aktualisierte Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf, den das BAV im Herbst 2023 erhoben hatte, in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändert hat. Es kann nicht von substantiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante (Besteller-)Entscheide wurden bereits getroffen und eine Rückabwicklung der hierzu seitens der Transportunternehmen erbrachten Aufwände und Vorbereitungsarbeiten ist nicht mehr machbar, z.B. bei Rollmaterialbestellungen.

Auch zeigt das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht die Branche davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem jährlichen realen Kostenanstieg von rund sechs Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Folgekosten für Fahrzeuge und Depotausbauten, Dekarbonisierung, Cyber Security etc.).

Ertragsentwicklung

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich für 2023 und 2024 als zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 eingeflossen.

Wir folgen der Argumentation des erläuternden Berichts, dass dank dem Ausbau des Angebots von durchschnittlich einem Prozent pro Jahr und der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung des öV-Modalsplitanteils ein überdurchschnittliches Ertragswachstum zu erwarten ist.

Konkret prognostiziert die Branche im erwähnten Positionspapier einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.

Sehr kritisch sehen wir die Bemerkung im erläuternden Bericht auf Seite 30, wonach die Transportunternehmen aufgefordert werden, neben der Optimierung ihrer Kosten, mehr Verkehrseinnahmen zu erzielen, «beispielsweise über eine Tarifierhöhung». Grundsätzlich sind wir zwar der Ansicht, dass der Verkehr allgemein und damit auch der öffentliche Verkehr die Nutzenden etwas kosten darf. Allerdings hat sich das Verhältnis der Preise des öffentlichen Verkehrs einerseits und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten von Ersterem entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tarifierhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt. Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den MIV Vorschub geleistet wird. Eine Tarifierhöhung stellt derzeit eine ultima ratio dar und darf sicher nicht als Ersatzmassnahme für gekürzte Bundesgelder von den Transportunternehmen eingefordert werden.

Benötigte Abgeltungen im Schweizer öV

Aus den bereits erläuterten Kosten- und Ertragsentwicklungen lassen sich die Auswirkungen auf die **jährlich** benötigten Abgeltungen ableiten:

Sechs Prozent reale Kostensteigerung abzüglich drei Prozent Ertragssteigerung durch die Transportunternehmen zuzüglich der Teuerung von einem Prozent führen zu einem jährlichen Abgeltungsmehrbedarf von rund vier Prozent. Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 2025 entsteht zudem ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.

Fazit

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um Fr. 210 Mio. zu erhöhen. Dies entspricht 60% der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von Fr. 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt - wie erwartet - positiv entwickelt und Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Die beiden Vorstösse für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs werden trotz Erhöhung des Verpflichtungskredits nicht umsetzbar sein. Die Vorstösse 20.3328 und 22.3229 sind deshalb weiter zu bearbeiten.

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO₂-Gesetz zur Verfügung stehenden separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um insgesamt ca. Fr. 30 Mio. entlasten. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits 2026-28 um 240 Mio. Franken notwendig.

Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht aus umweltpolitischer Sicht keinen Sinn und wird von uns entschieden abgelehnt.