



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 /
cecile.heim@spschweiz.ch
www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende 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 Millionen und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Millionen eine Lücke von rund Fr. 350 Mio. Selbst das BAV hält im erläuternden Bericht fest, dass dies einem Unterschied von 9 Prozent entspricht (S. 29).

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 Entscheide wurden bereits getroffen, beispielsweise die Rollmaterialbestellung, und eine Rückabwicklung ist somit nicht mehr machbar.

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 (S. 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 andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tarifierhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt (siehe dazu den [Newsletter der Preisüberwachung vom September 2024](#)). Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den motorisierten Individualverkehr 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 CHF 210 Millionen** 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 CHF 240 Millionen notwendig.

Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebots Erweiterungen 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.

Schliesslich erachten wir die im erläuternden Bericht (S. 29) stehende Aussage, die eine Änderung der Werte aufgrund der nächsten Budgetentwicklung nicht ausschliessen kann, als verantwortungslos und demokratiepolitisch problematisch. Eine solche Aussage ist demokratiepolitisch höchst problematisch, weil sie dem Bundesrat bereits im Vorneherein ein Hintertürchen offenhält, um den demokratischen Entschluss des Parlaments zu übergehen. Verantwortungslos ist sie zudem, weil eine solche Aussage den Transportunternehmen die Planungssicherheit ruiniert. **Wir ersuchen somit den Bundesrat, nicht aufgrund einer fiktiven Budgetkrise, demokratiepolitische Prozesse zu missachten.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin