

Bern, 18. Oktober 2024

Per Mail verschickt an: finanzierung@bav.admin.ch

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft öV (IGöV) Schweiz nimmt die Gelegenheit wahr, zur titelwähnten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen.

1. Grundsätzliche Erwägungen

Das vorliegende Geschäft ist einerseits unter den strategischen verkehrspolitischen Prämissen des Bundes und andererseits unter den operativen Gegebenheiten des öffentlichen Verkehrs und seiner Unternehmen zu beurteilen.

Perspektive Bahn 2050

Der Bundesrat hat im August 2023 dem Parlament seine langfristige Strategie zur Weiterentwicklung des Bahnsystems vorgelegt. Darin legte er insbesondere dar, welchen Beitrag die Bahn zur langfristigen Umsetzung der Klimastrategie des Bundes und zur Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts Schweiz leisten soll. Der Bund strebt demnach an, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit um 3% von 21 auf 24% zu erhöhen, wozu die Personenverkehrsleistung um 45% zunehmen muss (von 26 auf 38 Mrd. Pkm). In den nächsten 25 Jahren will der Bundesrat demnach den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen. Dabei will er die Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» verfolgen, bei dem der Schwerpunkt des Angebotsausbaus «innerhalb der Agglomerationskerne und der Agglomerationsgürtel» liegen soll. Mit anderen Worten: Das Hauptgewicht der bundesrätlichen Bahnstrategie liegt auf der verstärkten Förderung des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse. Dafür sind in den kommenden Jahren die Abgeltungen an die ÖV-Unternehmen verbunden mit entsprechenden Zielvereinbarungen zu erhöhen. Wie bei früheren Gelegenheiten weist die IGÖV in diesem Zusammenhang auch auf die strategische Bedeutung von Investitionen in den nationalen und internationalen Fernverkehr hin. Die Netzplanungshierarchie gemäss Eisenbahngesetz ist umzusetzen, damit die Bahn ihre ausserordentliche Effizienz zur Geltung bringen und letztlich die Klimaziele erreicht werden können.

Abschätzung des VöV zum Abgeltungsbedarf

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat im Juni 2024 seine Abklärungen zur Entwicklung des Abgeltungsbedarfs in den kommenden Jahren vorgelegt. Gestützt auf die Strategie des Bundes (Perspektive Bahn 2050) geht der VöV mittel- bis langfristig von einem durchschnittlichen Wachstum des ÖV-Angebots von 1% pro Jahr aus. Weiter rechnet die Branche mit einem erheblichen Kostenanstieg durch Folgekosten von Rollmaterialanschaffungen, Modernisierung, Energiebeschaffung und die Elektrifizierung der Busflotten für den Regionalverkehr. Insgesamt rechnet die ÖV-Branche mit einem Kostenanstieg von 30% bis 2035. In dieser Abschätzung ist die Teuerung nicht berücksichtigt. In einer sehr optimistischen Schätzung rechnet der VöV damit, dass die ÖV-Branche die Hälfte dieser Kostensteigerungen durch Effizienzmassnahmen und erhöhte Kundenerträge kompensieren kann. Der VöV kommt zum Schluss, dass die Abgeltungen pro Jahr um 2,5-3,5% (zuzüglich Teuerung) erhöht werden müssen, um die Strategie des Bundes umsetzen zu können. Bezogen auf die Abgeltungsperiode 2026-2028 fordert der VöV eine Erhöhung des Kredits um 210 Mio. Franken.

Abgeltungsbedarf gemäss Abklärungen des Bundes

Aus dem Erläuterungsbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) geht hervor, dass für die Jahre 2026 bis 2028 ein Abgeltungsbedarf von 3'850 Millionen Franken besteht. Der Bedarf ist vom BAV in einer sorgfältigen Detailbefragung der im Regionalverkehr tätigen Bahnunternehmen erhoben worden. Für die Dreijahresperiode weist das BAV einen Mehrbedarf von 205 Mio. Franken aus. Wie die ÖV-Branche nennt das BAV als wichtigste Treiber für den Mehrbedarf Rollmaterial-Investitionen, Angebotsausbauten und Dekarbonisierung.

Beantragter Verpflichtungskredit

Die Abklärungen des VöV und des BAV haben übereinstimmend einen zusätzlichen Abgeltungsbedarf von 2,5-3,5% pro Jahr ergeben, was auf die Jahre 2026-2028 210 Mio. Franken ergibt. Die Erhöhung der Abgeltungen ist erforderlich, um die strategischen Ziele der Perspektive Bahn 2050 zu erreichen, welche ihrerseits Teil der Klimastrategie des Bundes ist. Angesichts der hohen strategischen Bedeutung ist für die IGöV Schweiz nicht nachvollziehbar, wieso der Bundesrat den RPV-Kredit lediglich um 61 Mio. Franken für die Dreijahresperiode erhöhen will. Da die RPV-Abgeltungen Teil des eidgenössischen Finanzausgleichs sind, wird zusätzlich der Kürzung der Bundesbeiträge eine Kürzung der kantonalen Beiträge in gleicher Grössenordnung zur Folge haben. Völlig unrealistisch ist die Annahme des Bundes, die öV-Unternehmen könnten die fehlenden Abgeltungen durch Effizienzsteigerungsmassnahmen ausgleichen und so dennoch einen Ausbau des Angebots im Regionalverkehr im geplanten Ausmass bewerkstelligen.

Sparvorschläge der Expertengruppe Gaillard

Anfang September 2024 hat die Expertengruppe Gaillard ihre Vorschläge zur Entlastung des Bundeshaushalts vorgestellt. Auch darin sind massive Sparmassnahmen für den öV enthalten, insbesondere eine Kürzung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) von jährlich 200 Mio. CHF. Insgesamt soll der öffentliche Verkehr gemäss der Expertengruppe Gaillard mehr als 500 Mio. CHF des Sparpakets von 4 Mia. CHF tragen müssen (12,5%). Angesichts dieses umfangreichen Sparvorhabens, welches der Bundesrat bereits am 18.9. 2024 verabschiedet hat, erachtet es die IGöV Schweiz als falsch, die Mittel des RPV bereits vauseilend zu beschränken. Dabei ist zu beachten, dass das Parlament durch Berücksichtigung regionaler Anliegen beim Bahninfrastruktur-Kredit selber in erheblichem Masse zu Mehrkosten beiträgt. Es wäre in höchstem Masse widersinnig, nun als Folge zusätzlicher Infrastrukturausbauten das Bahnangebot zu reduzieren. Die aus zusätzlichen, politisch beschlossenen Investitionen entstehenden Betriebskosten müssen deshalb vollumfänglich durch Abgeltungen gedeckt werden. Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, welche man zur vermehrten Benützung des öV bewegen will, dürfen dafür nicht zur Kasse gebeten werden.

2. Konkrete Forderungen

Die IGöV Schweiz fordert deshalb, dass der Bund seine aktuellen strategischen Grundlagen in der Klima- und Verkehrspolitik ernst nimmt und weiterhin ein verlässlicher Mitbesteller und Partner des öffentlichen Regionalverkehrs bleibt. Der Verpflichtungskredit ist daher substantiell zu erhöhen und die Teuerung vollumfänglich zu berücksichtigen.

Forderung 1

Der Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr des Bundes 2026-2028 ist so zu bemessen, dass der von VöV und BAV übereinstimmend ausgewiesene Mehrbedarf an Abgeltungen in genügender Weise gedeckt werden kann und ist deshalb, um mindestens 250 Millionen Franken von 3'496 auf 3'746 Millionen Franken zu erhöhen.

Begründung

Mit der vom Bund vorgesehenen minimalen Erhöhung kann nicht einmal die prognostizierte Teuerung ausgeglichen werden (vgl. Forderung 2). Für den geplanten, klimapolitisch dringend erforderlichen Angebotsausbau sind zusätzliche Abgeltungen im Kredit vorzusehen. Die Planung dieser Angebote ist bereits angelaufen, ebenso die Beschaffung der dazu notwendigen Betriebsmittel (Zugskompositionen,

Busse). Würden diese Projekte wegen mangelnder Finanzierung abgebrochen, so müssten die Bahnunternehmen Projektierungskosten in erheblichem Umfang ungeplant abschreiben. Das Argument, die Transportunternehmen könnten Angebotsausbauten vollumfänglich mit Effizienzsteigerungen gegenfinanzieren, erachtet die IGöV Schweiz als unrealistisch. Es wird damit auch die wirtschaftliche und finanzielle Stabilität der Unternehmen aufs Spiel gesetzt. Dies umso mehr, als die ÖV-Unternehmen nach der Pandemie keine nennenswerten finanziellen Reserven mehr aufweisen und sich die Nachfrage bis heute noch nicht vollständig erholt hat. Hinzu kommt, dass das Personal bei der Umsetzung solcher Strategien erfahrungsgemäss mit Lohneinbussen und erhöhten Leistungsanforderungen einen erheblichen Beitrag an die Effizienzsteigerung zu leisten hat. Die IGöV erachtet bereits die Einschätzung des VöV, die Hälfte des Mehrbedarfs an Abgeltungen durch Effizienzmassnahmen kompensieren zu können als zu ehrgeizig.

Forderung 2

Die durch die Teuerung 2026-2028 induzierten zusätzlichen Kosten sind auf der Basis der Gesamtkosten des regionalen Personenverkehrs (7'700 Mio. CHF) zu berechnen und vollumfänglich gemäss Prognose mit 77 Mio. CHF abzugelten.

Begründung

Die Teuerung beeinflusst die Gesamtkosten des öffentlichen Verkehrs und muss deshalb bei der Berechnung der Abgeltung auf diesen (und nicht nur auf dem geplanten Abgeltungsbedarf) berechnet werden.

Forderung 3

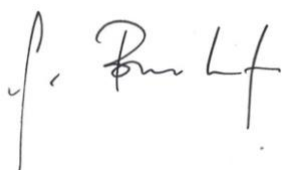
Die dem Verpflichtungskredit zugrundeliegende Definition von Überangeboten ist zu überarbeiten, um das mittel- bis langfristige Nachfragepotential regionaler, und insbesondere tangentialer Linien zu berücksichtigen.

Begründung

Die bisher vom Bund angewandte Methodik zur Berechnung von Überangeboten ist schematisch und berücksichtigt die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse nicht adäquat. Insbesondere in den grossen Agglomerationen ist auf tangentialen Buslinien zur Entlastung der Stadtzentren und primären öV-Knoten ein attraktiver Takt auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erforderlich, um das Nachfragepotential mittelfristig abrufen zu können. Besonders störend ist, dass das BAV gemäss Informationen der Kantone die diesbezüglichen Anforderungen in den vergangenen Jahren zunehmend strikter anwendet, wodurch Kosten zu den Kantonen, Städten und Gemeinden verlagert werden. Die Berechnungsmethodik ist deshalb zu überarbeiten und entsprechend dem Verlagerungspotential solcher Linien zurückhaltend anzuwenden.

Die IGöV Schweiz dankt Ihnen für die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Florence Brenzikofer
Präsidentin