

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
CH - 3003 Bern

Eingereicht über: Consultations (admin.ch)

Bern, 20. Februar 2025

Stellungnahme VöV im Rahmen der Vernehmlassung zum Entlastungspaket 27 des Bundes

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt (EP27). Gerne nehmen wir als Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der nationale Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, diese Gelegenheit wahr, da vorgesehen ist, dass der öffentliche Verkehr massiv von den Sparmassnahmen betroffen sein wird.

Allgemeine Bemerkungen:

Die Schweiz verfügt über einen ausgezeichneten öffentlichen Verkehr (öV), der von allen Bevölkerungsteilen rege benützt wird, abermals im Jahr 2024 auf einem Rekordniveau. Er zeichnet sich durch ein flächendeckendes Angebot in allen Landesteilen aus, das systematisch und verlässlich aufeinander abgestimmt ist. Dadurch ist der öV für die Schweiz von herausragendem Nutzen: Er bildet das Rückgrat für die Mobilität der Bevölkerung und ist ein zentraler Faktor für die Wirtschaft sowohl hinsichtlich der Standortattraktivität als auch der Erreichbarkeit für die Angestellten. Regionalpolitisch fördert der öV den Zusammenhalt des Landes durch die gute Vernetzung von peripheren Regionen mit den Zentren sowie für den Tourismus. Ausserdem spielt er eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele der Schweiz.

Die vorgesehenen Mittelkürzungen des EP27 im Bereich des öV in der Höhe von rund 350 bis 400 Mio. Franken pro Jahr sind massiv und betragen für das Jahr 2027 etwa **15 Prozent** der gesamten Sparmassnahmen. Solche Einschnitte sind vollkommen unausgewogen und wären nur realisierbar mit Angebotsreduktionen der Transportunternehmen vorab in ländlichen Regionen, durch überproportionale Kostensteigerungen für die Nutzerinnen und Nutzer des öV oder die Verzögerung der Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben. Wegen einer wachsenden Schweiz werden die öV-Ausgaben wachsen, nicht abnehmen – dies trotz grossen Eigenanstrengungen der öV-Branche. In seinem im Juni des vergangenen Jahres vorgestellten Positionspapiers («Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und Ortsverkehrs») hat der VöV den zu erwartenden finanziellen Mehrbedarf aufgezeigt (vgl. Link.)

Vor diesem Hintergrund erachtet es der VöV als inakzeptabel, den Beschluss des EP27 auf die Arbeiten einer Expertengruppe abzustützen, ohne dabei die betroffenen Kreise vorgängig anzuhören und die aktuellen Entwicklungen und Erkenntnisse zu berücksichtigen. Damit wurde die Möglichkeit verpasst, verträgliche Lösungen zu schaffen, die von der Branche mitgetragen werden.

Der VöV ist bereit, bei Überlegungen zur Entlastung der Bundesfinanzen mitzuwirken (vgl. «Schlussbemerkungen»), kurzfristige Einsparungen im öV sind aber weder zielführend noch machbar. Der VöV lehnt daher die Vorschläge des Bundes im Rahmen des EP27 für den öV integral ab. Gerne legen wir diese Haltung in den folgenden Absätzen dar.

1. Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr

Die Schweizer Wohnbevölkerung und auch der Dienstleistungssektor wachsen weiterhin stark, was unweigerlich zu einem erhöhten Bedarf an Mobilität führt. Damit nehmen auch die täglichen Pendler- und Freizeitströme zu, was bestehende Verkehrsnetze zunehmend unter Druck setzt. Der öV in der Schweiz muss entsprechend mitwachsen.

Die beabsichtigte Mittelkürzung für den regionalen Personenverkehr um jährlich 5 Prozent steht der Anforderung nach einem wachsenden öV diametral entgegen. Die Kompensation dieser Einsparungen über zusätzliche Effizienzsteigerungen bzw. Kostensenkungen wird sich als nicht möglich erweisen, denn die Transportunternehmen schöpfen bereits heute diese Potenziale konsequent aus. Ebenso ist eine Gegenfinanzierung der Ausfälle mittels Tarifierhöhungen nicht zielführend. Damit würden einerseits die öV-Nutzenden überproportional belastet, andererseits bringen Tarifierhöhungen gerade auf Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad relativ wenig. Zudem würde der Anteil des öV am Modalsplit unter Druck geraten, da sich die Kostenschere zwischen dem öV und motorisierten Individualverkehr weiter öffnen würde.

Wir weisen darauf hin, dass Sparmassnahmen im regionalen Personenverkehr längerfristig ausgerichtet sein müssen. Kurzfristige Massnahmen sind kaum sinnvoll realisierbar, da die Investitionen und Vorhaltungen durch die Transportunternehmen bereits getätigt wurden. Durch die finanziellen Einsparungen würden somit einerseits Angebotskürzungen erfolgen und gleichzeitig vorhandene Infrastrukturkapazität ungenutzt bleiben, was angesichts steigender Nachfrage nicht zugunsten der Kunden und Besteller ist. Andererseits würde sich die Dekarbonisierung von Bussen verzögern. Beides lehnt der VöV ab.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Vorlage betreffend den RPV-Verpflichtungskredit 2026-2028 über die Höhe dieser Mittel entschieden wird. Die Diskussion ist anlässlich dieses Geschäftes zu führen, und nicht dupliziert mit dem EP27.

Fazit: Ablehnung, inhaltliche Diskussion im Rahmen des RPV-Verpflichtungskredites 2026-2028

2. Kürzung der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Eine gute Bahninfrastruktur ist buchstäblich das Fundament für einen sicheren, pünktlichen und verlässlichen Eisenbahnverkehr. Die Bahninfrastrukturbetreiberinnen der Schweiz benötigen folglich ausreichend Mittel, um die Substanz ihrer Netze und Anlagen zu erhalten und gezielt auszubauen. Hierfür liegen jeweils mehrjährige Planungen der Bahnunternehmen und vom Parlament beschlossene Ausbauschritte vor.

Die vorgeschlagene Kürzung der Fondseinlage von 200 Mio. Franken entbehrt jeglicher seriösen Planungsgrundlage. Die Argumentation des Bundes, dass die grosse Zahl an Ausbauvorhaben längerfristig zu zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltsaufwänden führe und folglich eine Reduktion des Ausbauvolumens und die Überprüfung von noch nicht in Angriff genommenen Projekten angezeigt sei, wirkt nicht auf den anvisierten Zeitraum des EP27.

Eine Analyse zur mittel- und langfristigen Alimentierung des BIF sowie der erforderlichen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur wird vom VöV unterstützt, denn diese Transparenz über die Entwicklung des BIF ist unbedingt erforderlich für dessen zukünftige Steuerung. In diesem Zuge müssen auch Aspekte wie die bis 2030 befristete Fondseinlage von einem Mehrwertsteuerpromille und weitere Faktoren aus gesamtheitlicher Sicht betrachtet werden. Bevor die Ergebnisse dieser von Behörden und Branche gemeinsam durchzuführenden Arbeiten vorliegen, soll die Fondseinlage unverändert bleiben, denn eine Neubeurteilung kann erst vorgenommen werden, wenn die Ergebnisse von «Verkehr '45» (Überprüfung und Priorisierung der Ausbauprojekte von Schiene und Strasse) vorliegen. Andernfalls drohen bereits in den kommenden Jahren spürbare finanzielle Engpässe. Der VöV lehnt daher die Kürzung der Fondseinlage wie auch die vorgeschlagenen Änderungen des Schwerverkehrsabgabegesetzes ab.

Fazit: Ablehnung, inhaltliche Diskussion im Rahmen von «Verkehr '45»

3. Teilverzicht auf die Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe

Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs ist das zentrale Element, um den ohnehin bereits äusserst umweltfreundlichen und energieeffizienten öffentlichen Verkehr vollständig emissionsfrei zu machen. Allerdings erweist sich die Elektrifizierung der Busflotten als starker Kostentreiber für die Transportunternehmen. Das Parlament hat deshalb zurecht beschlossen, diese Transformationsphase finanziell zu unterstützen und damit die Dekarbonisierung zu beschleunigen.

Politik und Branche haben deshalb für diese Transformationsphase einen Kompromiss ausgehandelt: Einerseits beteiligt sich der Bund an den Mehrkosten für die Umstellung auf elektrische Antriebe und dies auch im Ortsverkehr, für den er sonst nicht zuständig ist. Andererseits willigte die Branche ein, nach einem gestaffelten Vorgehen auf die bisherige Mineralölsteuerrückerstattung zu verzichten. Es ist daher inakzeptabel, dass dieser Kompromiss bereits wieder einseitig ausgehebelt werden soll, indem im Ortsverkehr einerseits die Mineralölsteuerrückerstattung wie vorgesehen wegfällt und ihm andererseits auch die Förderung bei der Umstellung auf elektrische Antriebe gestrichen wird. Diese Benachteiligung wird zur Folge haben, dass Transportunternehmen aus finanziellen Gründen faktisch gezwungen sein werden, nochmals Dieselbusse zu kaufen, was den klimapolitischen Zielsetzungen der Schweiz völlig widerspricht.

Die Dekarbonisierung der Busflotten im regionalen Personenverkehr wird aus den gleichen Gründen ebenfalls ins Stocken geraten, denn auch hier soll die Mineralölsteuerrückerstattung nun vorzeitig wegfallen. Unter dem Strich resultiert somit auch für dieses Verkehrssegment ein negativer Saldo, wenn Fördermitteln von rund 30 Mio. Franken gleichzeitig Mittelstreichungen bei der Mineralölsteuerrückerstattung in der Höhe von 40 Mio. Franken pro Jahr gegenüberstehen. Ausserdem ist auch der übrige nicht konzessionierte Busverkehr, also etwa touristische Linien, die nicht abgeltungsberechtigt sind, äusserst negativ betroffen, da auch für dieses Segment die Förderung von elektrischen Antrieben entfallen soll und gleichzeitig die Mineralölsteuerrückerstattung gestrichen wird.

Durch die Einschränkung der Förderung von elektrischen Antrieben auf den von Bund und Kanton gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehr wird schliesslich (unbewusst?) auch die Förderung von Schiffen weitgehend ausgehebelt. Dies deshalb, weil die Flotten der Schifffahrtbetriebe grösstenteils im nicht abgeltungsberechtigten Verkehr fahren und somit nicht unter die neue Definition fallen würden.

Der Teilverzicht auf die Förderung von alternativen Antriebssystemen (namentlich im Ortsverkehr und im übrigen konzessionierten Verkehr) und die vorzeitige Streichung der Mineralölsteuerrückerstattung im regionalen Personenverkehr verstösst in krasser Weise gegen politische Treu und Glauben. Die Streichung der Mittel würde zu einer Überkompensation führen. Der VöV lehnt sowohl die im Rahmen des EP27 vorgesehene Änderung des CO₂-Gesetzes, Art. 41a als auch die Änderung des Mineralölsteuergesetzes, Art. 18^{ter} ab.

Fazit: Ablehnung, auch der Ortsverkehr und die Schifffahrt sollen von den Fördermitteln profitieren können.

4. Verzicht auf die Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs

Mit der Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs in Höhe von 30 Mio. Franken pro Jahr hat das Parlament vor gerade einmal einem Jahr die Absicht bekräftigt, im Fernverkehr auf der Schiene gute und klimaverträgliche Alternativen zu Flugreisen zu fördern. Der VöV widerspricht der pauschalen Aussage im erläuternden Bericht des Bundes, der zufolge Nachtzüge nach der Phase der Anschubfinanzierung ab 2030 kaum rentabel betrieben werden können und Tagesverbindungen keiner Förderung bedürfen. Ausserdem ist auch die Aussage, dass die Fördermassnahme nicht ausschlaggebend für die Erreichung der Klimaziele der Schweiz sei, nicht haltbar. Gerade für die Entwicklung hin zu einem nachhaltigeren Tourismus sind Massnahmen, welche ein klimafreundliches Reisen ermöglichen, zwingend. Der VöV ist überzeugt, dass mit einem Ausbau von neuen internationalen Fernverkehrsrelationen auf der Schiene (Tag wie Nacht) eine valable Alternative zu einem Teil des Flugverkehrs hergestellt werden kann. Der VöV lehnt deshalb die Änderung des CO₂-Gesetzes, Art. 37a ab.

Fazit: Ablehnung, es braucht für den Ausbau des internationalen Personenverkehrs (inkl. Nachtzüge) Planungssicherheit.

Aufhebung von Kreditsperren:

Im Zusammenhang mit den oben dargelegten Ziffern 3 und 4 hebt der VöV hervor, dass er den Beschluss des Bundesrats, die zwischenzeitlich verhängten Kreditsperren für die Förderung von alternativen Antrieben bzw. des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wieder aufzuheben, **begrüssst**. Der VöV geht allerdings davon aus, dass die Kreditsperren **sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2026** aufgehoben sind. Die diesbezügliche Kommunikation anlässlich der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens war nicht klar. Eine Aufhebung lediglich für das Jahr 2025 wäre absolut nicht nachvollziehbar und politisch völlig unbegründet.

Schlussbemerkungen:

Die Branche des öffentlichen Verkehrs ist sich der Bedeutung von soliden Bundesfinanzen bewusst. Sie ist stets bemüht, ihre Transportleistungen so effizient als möglich zu erbringen und nutzt Effizienzsteigerungspotenziale konsequent. Die Branche ist ausserdem entschlossen, die Kosten im öffentlichen Verkehr weiter zu senken. Insbesondere im Bereich der Anwendung von hoheitlichen Normen und Vorgaben etwa betreffend den Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur bestehen erhebliche Einsparpotenziale, die der VöV der Bundesverwaltung bereits vor Jahren vorgeschlagen hat und zurzeit neuerlich zuhanden des Bundesamts für Verkehr prüft. Einsparungen in diesen Bereichen sind wirkungsvoll, nachhaltig realisierbar und ohne negative Auswirkungen auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu leisten. Die vom Bundesrat im Rahmen des EP27 vorgebrachten Vorschläge sind hingegen nur mit deutlich negativen Auswirkungen für die Kundinnen und Kunden und die Umwelt umsetzbar, denn sie bedeuten: Angebotsreduktionen vorab in ländlichen Regionen, überproportionale Kostensteigerungen für die Nutzerinnen und Nutzer sowie die Verzögerung der Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben. Aus diesen Gründen lehnt der VöV die vorgeschlagenen Massnahmen des EP27 im Bereich des öffentlichen Verkehrs ab.

Der VöV ist aber offen, gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr zu prüfen, wo sinnvolle Kosteneinsparungen möglich sind und solche dann auch umzusetzen. Entsprechende Arbeiten sind branchenintern schon in Gang gesetzt worden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Renato Fasciati
Präsident



Ueli Stückelberger
Direktor