

TRIBÜNE

Sparen beim öV ist keine Klimapolitik

Gastkommentar

von UELI STÜCKELBERGER

Ende Juni hat der Bundesrat die Sparmassnahmen für die nächsten Jahre kommuniziert. Beim öffentlichen Verkehr sollen nicht nur die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds gekürzt werden, sondern auch beim regionalen Personenverkehr soll der Beitrag fürs Jahr 2024 im Vergleich zum Budget 2023 um 7,8 Prozent reduziert werden. Wenige Tage vorher hatten die Stimmberechtigten deutlich Ja zum Klimaschutzgesetz gesagt. Es ist dies ein Ja, das verpflichtet und weitere Taten verlangt. Bei der Erreichung der Klimaziele spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle. Als sauberes und äusserst energieeffizientes Transportmittel ist er Teil der Lösung. Die Umstellung im Strassen-ÖV auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben stellt eine grosse Herausforderung dar, die ohne Beiträge des Bundes nicht innert vernünftiger Frist realisiert werden kann.

Die Vorgaben des Bundes sind für die ÖV-Branche in diesem Umfang nicht umsetzbar. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) anerkennt sicherlich die Zielsetzung eines über mehrere Jahre betrachteten ausgeglichenen Bundeshaushaltes. Die Transportunter-

**Im öffentlichen Verkehr lassen sich
kurzfristig angesetzte Sparvorgaben
nicht so einfach umsetzen.**

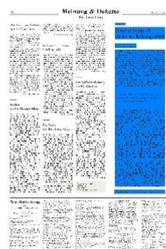
nehmen sind auch gewillt, ihre Leistungen so effizient wie möglich und sinnvoll zu erbringen und setzen entsprechende Sparmassnahmen um. Auch trägt die ÖV-Branche selbst unter anderem mit Preiserhöhungen und Effizienzsteigerungen ihren Teil dazu bei, das Abgeltungsvolumen möglichst tief zu halten.

Der VöV leistet seinen Beitrag und lehnt deshalb nicht alle geforderten Sparmassnahmen ab. So ist die reduzierte Einlage in den Bahninfrastrukturfonds eine Massnahme, die der VöV zwar nicht gewünscht hat, nun aber auch nicht bekämpft. Anders sieht es beim regionalen Personenverkehr aus. Der VöV sträubt sich auch hier nicht gegen alle Fahrplananpassungen beziehungsweise gewisse Fahrplanausdünnungen, soweit diese aus Sicht der Kundinnen und Kunden einen Sinn ergeben. Wäre hingegen eine Einsparung von 7,8 Prozent von einem Jahr aufs andere für die Transportunternehmen einfach so umsetzbar, dann würden sie heute nicht haushälte-

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 84'518
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 18
Fläche: 27'939 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 88892583
Ausschnitt Seite: 2/2

risch mit ihren Mitteln umgehen, das tun sie aber.

Es gibt drei Bereiche, in denen der VöV Sparvorgaben kategorisch ablehnt. Folgende Punkte sind für den VöV «rote Linien»: Erstens darf es zu keiner Verschlechterung des fahrplanmässigen Angebotes in (überwiegend ländlichen) Regionen mit dünnem Taktangebot kommen. Zweitens dürfen die bereits geplanten Angebotsverbesserungen nicht gestoppt werden. Und drittens dürfen auch geplante Projekte betreffend Umstellung der Busflotten von Diesel auf umweltfreundliche Antriebe nicht gestoppt oder hinausgeschoben werden.

Im öV sind kurzfristig angesetzte Sparvorgaben äusserst ineffizient, da ein Grossteil der Kosten bereits fix vorliegt und nur (wenige) variable Kosten eingespart werden können. Zudem bewirkt ein Angebotsabbau auch einen Erlösrückgang und weniger Kunden und Kundinnen. Ein höherer Anteil des öV am Gesamtverkehr ist einer der günstigsten Hebel zur Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität. Wenn jetzt das ÖV-Angebot ausgedünnt werden soll oder die Umstellung auf umweltfreundliche Busse hinausgezögert würde, wäre dies ein völlig falsches Signal und nicht zielführend: Ein gutes ÖV-Angebot und ein ganz sauberer öV lohnen sich für alle in der Schweiz. Die ÖV-Branche hofft deshalb betreffend die Beiträge an den regionalen Personenverkehr auf eine entsprechende Korrektur durch das Parlament.

Ueli Stückelberger ist Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV).