VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23.09.2024
Tel. +41 31 359 23 50, orfeo.beldi@voev.ch

Stellungnahme VöV «Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 4. Juli 2024 wurde der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und gehen nachfolgend sowohl auf die benötigten Bundesabgeltungen in der Periode 2026-28 als auch auf einzelne weitere, materielle Punkte ein.

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.

Der VöV ist sich der angespannten Finanzsituation des Bundeshaushalts bewusst und unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der Abgeltungen. Die öV-Branche unternimmt gleichermassen grosse Anstrengungen, die bestellten Leistungen möglichst effizient und kostengünstig zu erbringen. Gleichzeitig sind die Erwartungen an den öV sehr hoch. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots soll der Modalsplitanteil des öV gesteigert, der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der Tourismusverkehr stärker berücksichtigt wird.

In Anbetracht dieser Zielsetzung 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 beurteilt der VöV deutlich weniger optimistisch als der Bundesrat.

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
info@voev.ch
www.voev.ch

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 substanziell 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» (siehe Beilage) vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht der VöV 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.

Der VöV folgt 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 prognostizieren wir im VöV-Positionspapier **einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.**

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.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die vom BAV mit dem Schreiben vom 8. Juli 2024 beschriebene (einmalige) Entlastung der Abgeltung mittels einer Eigenbeteiligung über die Spezialreserven (Art. 36 PBG) in der Auffassung des VöV höchstens punktuell und nur für einige wenige Transportunternehmen in Betracht gezogen werden kann und sicher nicht entscheidend zur Problemlösung beitragen wird.

Fazit und Position des VöV

Aus der ausführlichen, brancheninternen Befassung in den Organen des VöV resultiert ein erhöhter Abgeltungsbedarf für die Periode 2026-28.

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 weiter zu bearbeiten, und der VöV verweist diesbezüglich auf die Stellungnahme der SAB.

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO_2-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.

Eine wachsende Schweiz braucht einen wachsenden öV. Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht keinen Sinn und wird vom VöV entschieden abgelehnt.

Wir bitten Sie, auf unsere fachlich geführte Argumentation einzutreten und stehen Ihnen für zusätzliche Informationen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger
Direktor

Fabian Schmid
Präsident Kommission Finanzen VöV

Kopie an: Mitglieder des VöV-Vorstands, der KRV und KFIN VöV