



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement, EFD
3003 Bern

Bern, 15. April 2025
MAH/SIB

Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Der SEV lehnt die vorgeschlagenen Entlastungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr (öV), insbesondere die Massnahmen, die den regionalen Personenverkehr (RPV) und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur betreffen, vehement ab. Im Folgenden gehen wir auf einzelne Massnahmen ein und begründen unserer ablehnenden Haltung kurz.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der öV, insbesondere der RPV, hat für die Schweiz eine gewichtige gesellschaftliche, volkswirtschaftliche und umweltpolitische Bedeutung. Bei der Beurteilung der vorgeschlagenen Entlastungsmassnahmen ist diesem Umstand entsprechend Rechnung zu tragen. Eine rein finanzpolitische Betrachtung wird dem Stellenwert des öV für Gesellschaft und Wirtschaft der Schweiz nicht gerecht. Zudem sind für die Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage sowohl die verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Strategien des Bundes als auch die konkreten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Transportunternehmen (TU) im RPV zu berücksichtigen. Der Massnahmenkatalog enthält im Verkehrsbereich vor allem kurzfristige Einsparungen, was erstaunt. Schliesslich soll mit dem vorgeschlagenen Entlastungspaket doch ein sich abzeichnendes strukturelles Defizit ausgeglichen werden. Aufgrund der Kostenstruktur und des hohen Kapitalbedarfs des öV, besonders im Schienenverkehr, sind kurzfristige Einsparungen einerseits wenig effektiv und lassen sich andererseits nur mittels substantiellem Angebotsabbau realisieren. Als Konsequenz der Einsparungen beim Betrieb und der Infrastruktur des öV können die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen nicht erreicht werden. Ausserdem wird die erhoffte ausgabendämpfende Wirkung nicht längerfristig anhalten, solange die politisch festgelegten Zielsetzungen nicht geändert werden. Folglich bewirken die vorgeschlagenen Massnahmen bestenfalls eine Kostenverschiebung auf die Zeit nach 2028. Allerdings ist vielmehr zu befürchten, dass infolge des Investitionsrückstands die zukünftigen Kosten wegen den Verzögerungen höher ausfallen werden. Um die Politikziele doch zu erreichen, müssen dann etwa in kürzer Zeit mehr Politikprogramme umgesetzt werden. Oder aber der Ausgangszustand wird sich in der Zwischenzeit noch weiter verschlechtert haben, so dass zusätzliche Massnahmen nötig werden, was zu höheren Kosten führen wird. Aufgrund der Fixierung auf kurzfristige Entlastungsmassnahmen

besteht die Gefahr, dass das EP 27 mittel- bis längerfristig zu Mehrausgaben führt, also den gegenteiligen Effekt auslöst. Aus einer Gesamtkostenbetrachtung, i. S. v. sozialen Kosten, bezweifeln wir ohnehin, dass im öffentlichen Verkehr oder beim Klima effektive Einsparungen realisiert werden können. Unrealistische Massnahmen oder solche, die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen zuwiderlaufen, halten wir darum für sinnlos. Der SEV lehnt deshalb derartige Massnahmen prinzipiell ab.

1.1. Finanzpolitische Rahmenbedingungen

Die Einschätzungen der finanzpolitischen Lage des Bundes aus dem erläuternden Bericht teilen wir nicht. Es mag zutreffen, dass die Ausgaben im Verhältnis zu den Einnahmen und dem Wirtschaftswachstum überproportional wachsen. Jedoch zeigt ein Blick auf die Staatsrechnungen¹ der letzten 20 Jahre, dass die Ausgabenquote in Prozenten des BIP konstant zwischen 10 und 11 Prozent lag. Wir sehen deshalb keine Anhaltspunkte für die Behauptung, dass sich das Ausgabenwachstum von der wirtschaftlichen Entwicklung entkoppelt hat. Selbstredend bilden die Jahre während der Corona-Pandemie eine Ausnahme, weshalb sie dementsprechend mit Vorbehalt zu betrachten sind. Aber sowohl die Zahlen zur Entwicklung der Finanzüberschüsse als auch zur Verschuldung zeigen stabile Bundesfinanzen. So hat der Bund die Staatsrechnung bis zu den Corona-Jahren 10 Jahre lang stets mit einem Finanzüberschuss abgeschlossen. Die Verschuldung ist heute nicht höher als vor 20 Jahren, weder in absoluten Zahlen noch prozentual an der Wirtschaftsleistung der Schweiz. Die Schuldenquote, der proportionale Anteil der Schulden an der Wirtschaftsleistung, hat in den letzten 20 Jahren sogar abgenommen. Ebenfalls zu erwähnen ist der Rechnungsabschluss für 2024, der ausgeglichen ausfällt, obwohl ein Defizit von 2.6 Milliarden Franken budgetiert war. Aufgrund dieser Zahlen sehen wir zurzeit keine Notwendigkeit ein Entlastungsprogramm zu schnüren. Die langfristigen jährlichen Budgetabweichungen zwischen 2005 und 2021 betragen durchschnittlich 2.6 Milliarden Franken, was dem Sparziel des EP 27 für das Jahr 2027 entspricht. Ergo braucht es gar keine besonderen Entlastungsmassnahmen, um die angestrebten Einsparungen zu erreichen. Nicht zu vergessen ist zudem, dass die Art und Weise wie die Schuldenbremse in der Schweiz gehandhabt wird, systematisch Einsparungen bringt. Weil die Schuldenbremse vorschreibt, Einnahmen und Ausgaben im Budget seien im Gleichgewicht zu halten, ergeben sich bereits Einsparungen, wenn nicht alle budgetierten Ausgaben tatsächlich getätigt werden, was die Regel ist.

1.2. Bedeutung des öV für die Schweiz

Schätzungsweise 2,7 Mio. Menschen nutzen täglich allein den RPV auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkaufen². Die Mobilität in der Schweiz nimmt ständig zu. So wurden 2022 122,8 Milliarden Personenkilometer (Pkm) zurückgelegt. Davon wurden rund 24 Milliarden Pkm mit dem öV gefahren. Das entspricht immerhin einem Fünftel. Dazu kommen noch 11 Milliarden Tonnenkilometer (Tkm) des Güterverkehrs.³ Der öV bildet das Rückgrat der Mobilität und ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor, indem er sowohl Arbeitnehmende, Kund:innen, Ausflügler:innen oder Tourist:innen als auch Güter befördert. Zudem beschäftigen die Transportunternehmen (TU) mehrere 10'000 Menschen und tragen als Wirtschaftsunternehmen zur Wertschöpfung der Schweiz bei. Aber der öV hat auch eine immense gesellschaftspolitische Bedeutung für die Schweiz. Er ermöglicht Mobilität für alle, unabhängig von Alter, sozioökonomischer Situation oder körperlicher Voraussetzungen. Damit deckt er ein wichtiges gesellschaftliches Bedürfnis ab. Zudem trägt der öV zum sozialen Zusammenhalt bei, indem die Verbindungen unterschiedliche geografische Räume und Milieus vernetzen. Als tragende Säule der Grundversorgung leistet der öV einen nicht wegzudenkenden Beitrag zu einem gut funktionierenden Alltag in der Schweiz.

1.3. Verkehrs- und umweltpolitische Rahmenbedingungen des Bundes

1.3.1. Perspektive Bahn 2050

Im Hintergrundbericht «Perspektive Bahn 2050» hat der Bundesrat detailliert dargelegt, wie das Schweizer Eisenbahnnetz langfristig weiterentwickelt werden soll. Die Langfriststrategie ist darauf ausgerichtet, die langfristigen Klimaziele zu erreichen und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz zu stärken.

¹ Kennzahlen des Bundes 1990-2028: https://www.efv.admin.ch/dam/efv/de/dokumente/Finanzberichte/bufi/kennzahlen/kennzahlen_bund.xlsx.download.xlsx/kennzahlen_bund.xlsx

² Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028: Erläuternder Bericht (2024). UVEK.

³ LITRA, Datenportal Mobilität: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTc2ODYxYzltMDQ5Yy00N2IxLWJiZDQtNmZiZGQxND-FmNjk5IiwidCI6ImZlNiY5YWQ2LTQ1ZmQtNDU1ZS05ZTk0LWNkZTJiOWYyYzJjZCJ9>

Ziel der bundesrätlichen Strategie ist es, durch Erhöhung von Kapazität und Geschwindigkeit das öV-Angebot zu verbessern, damit mehr Menschen dazu bewegt werden können, anstatt des eigenen Motorfahrzeugs den öV zu nutzen. Mit Verkehrsverlagerung soll eine Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit auf 27% bis 2050 erreicht werden. Das bedeutet, dass die Personenverkehrsleistung des öV gegenüber 2017 um 45% erhöht werden muss, gemäss Basisszenario der Verkehrsperspektiven 2050⁴. Eine solche Steigerung des öV-Anteils ist nur durch einen massiven Angebotsausbau zu bewerkstelligen. In den letzten Jahren ist der öV-Anteil am Pendlerverkehr auf 30,5% gestiegen, was einer Zunahme um 3,2 %-Punkten entspricht. Diese Entwicklungen bestätigen die Strategie des Bundes. Laut seiner Langfriststrategie ortet der Bundesrat das grösste Verlagerungspotenzial bei den kurzen und mittleren Distanzen. Deshalb will er den öV schwergewichtig innerhalb der Agglomerationen und in den intermediären Siedlungsräumen ausbauen. Hier soll das Verlagerungspotenzial durch Angebotsverbesserungen wie Verdichtungen, direkte Verbindungen, bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern oder Qualitätssteigerung ausgeschöpft werden. Hierbei bildet der kontinuierliche Ausbau des RPV den eigentlichen Kern der langfristigen Entwicklung des öV. Das Parlament hat diese Strategie im Rahmen der Beratungen der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahnstruktur bejaht. Ohne die entsprechenden finanziellen Mittel für den Infrastrukturausbau und den RPV wird es nicht möglich sein, diese Strategie umzusetzen.

1.3.2. Klimaziele 2050

Das am 18. Juni 2023 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommene Klima- und Innovationsgesetz (KIG)⁵ schreibt fest, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral wird. Dieses ambitionierte Ziel ist nur zu erreichen, wenn es gelingt, den Ausstoss von Treibhausgasen (THG) massiv zu reduzieren. Der Verkehrssektor ist dabei ein entscheidender Faktor, da rund 33% der THG der Schweiz durch Verkehr emittiert werden. Der Verkehr ist damit der grösste Verursacher. 98% der Verkehrsemissionen gehen wiederum aufs Konto des Strassenverkehrs⁶. Dementsprechend kann Klimaneutralität nur erreicht werden, wenn es gelingt, die Emissionen des Strassenverkehrs erheblich zu senken. Das kann einerseits durch die flächendeckende Elektrifizierung des Strassenverkehrs oder andererseits durch die massive Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn erreicht werden. So sieht das kürzlich revidierte CO₂-Gesetz beispielsweise vor, dass der Bund einen Teil der Zusatzkosten für die Anschaffung von Elektrobussen im Vergleich zu herkömmlichen Dieselnissen übernimmt. Im Gegenzug wird die bisher geltende Befreiung von der Mineralölsteuer aufgehoben. Wie das im Juni 2024 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommene Bundesgesetz über die sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien widerspiegelt CO₂-Gesetz und KIG den politischen Willen, wirkungsvolle Massnahmen gegen den Klimawandel zu ergreifen und Klimagerechtigkeit anzustreben. Der Bundesrat hat den demokratischen Willen von Bevölkerung und Parlament zu respektieren.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Verkehrsbereich

2.1.1. Ausgangslage

Die finanzpolitischen Kennzahlen des Bundes zeigen ein viel positiveres Bild als im erläuternden Bericht dargestellt. Die Schuldenquote ist seit 20 Jahren stabil, Einnahmen und Ausgaben sind relativ zur wirtschaftlichen Entwicklung konstant, die Haushaltsabschlüsse sind positiv oder ausgeglichen, die Verschuldung der öffentlichen Haushalte ist in der Schweiz sehr tief, insbesondere im internationalen Vergleich. Gemäss Maastricht-Kriterien beliefen sich die Schulden des Bundes Ende 2023 auf 27% des BIP. Zudem verfügt die öffentliche Hand über grosse Vermögenswerte. Das Eigenkapital der öffentlichen Hand beträgt insgesamt 123 Milliarden Franken. Bund, Kantone und Gemeinde verfügen unter dem Strich also gar über ein positives Nettovermögen.⁷ Trotzdem schnürt der Bundesrat ein Sparpaket nach dem anderen. Auch für den öV hat der Bundesrat in den letzten Jahren mehrfach Sparmassnahmen beschlossen.

⁴ ARE (2022). Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050: Schlussbericht.

⁵ Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (SR 814.310)

⁶ BFS (2024). CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsmittel, 2022

⁷ EFV, Finanzstatistik, Bilanz – Bund, Kantone, Gemeinde: <https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/themen/finanzstatistik/daten.html#-826253434>

- In den Voranschlägen 2024 und 2025 wurden die schwach gebundenen Ausgaben jeweils linear gekürzt.
- Ab 2025 wird die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) um mindestens 150 Mio. pro Jahr gekürzt. Die Kürzungen sind für 3 Jahre befristet. Insgesamt sollen auf diese Weise 450 Mio. Franken eingespart werden.
- Abgestützt auf den Expertenbericht der Gruppe Gaillard hat der Bundesrat Kreditsperren bei der Förderung des internationalen Schienenpersonenfernverkehr (IPV) und bei der Förderung alternativer Antriebssysteme beschlossen.
- In der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit RPV 2026 bis 2028 wurde der Abgeltungsbedarf gegenüber den Angaben der TU um 350 Millionen Franken gekürzt.

Alle diese Sparmassnahmen lehnen Kantone und TU geschlossen ab. Sie kommen übereinstimmend zum Schluss, dass solche Massnahmen einen markanten Angebotsabbau und eine massive Verzögerung der Dekarbonisierung des Strassen-öV zur Folge haben werden. Die Kantone haben erkannt, wie wichtig ein dichtes, weit verzweigtes öV-Netz ist, wenn der Anteil des öV am Modalsplit wesentlich erhöht werden soll. Damit der öV mehr Fahrgäste aufnehmen kann, braucht es gerade in den Stosszeiten zusätzliche Kapazitäten. Die Kantone wollen Angebot und Infrastruktur weiterausbauen. Nur wenn es gelingt, die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öV voranzutreiben, kann die Schweiz ihre Klimaziele erreichen. Auch im Parlament ist eine Mehrheit der Rät:innen dieser Meinung. In den letzten 2 Voranschlägen hat es den RPV-Kredit entgegen der Empfehlungen des Bundes jeweils aufgestockt. Ausserdem hat eine Mehrheit des Parlaments vom Bundesrat verlangt, die verhängten Kreditsperren bezüglich der Förderung des IPV und der Umstellung auf alternative Antriebssysteme unverzüglich aufzuheben.

Gleichwohl schlägt der Bundesrat mit der vorliegenden Vernehmlassung erneut vor, beim öV zu sparen. Teilweise sind es dieselben Massnahmenvorschläge, die das Parlament zuletzt in der vergangenen Wintersession abgelehnt hat. Wieso der Bundesrat an diesen Massnahmen so hartnäckig festhält, bleibt sein Geheimnis. An der Ausgangslage hat sich jedenfalls nichts Wesentliches verändert.

- **Nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur als Voraussetzung für funktionierenden öV.**
Ohne funktionierende Bahninfrastruktur ist kein leistungsfähiger öV möglich. Ein Blick nach Deutschland belegt diesen Zusammenhang unmissverständlich. Das Modell der gemeinwohlorientierten Finanzierung über spezifische Fonds, wie es in der Schweiz mit der Annahme von FABI etabliert worden ist, gilt als Musterbeispiel einer nachhaltigen und kontinuierlichen Finanzierung der Bahninfrastruktur. Nicht zufällig orientiert sich Deutschland bei der Neuordnung der Bahninfrastrukturfinanzierung an der Schweiz. Kern der fondsbasierten Finanzierung ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Seine gesetzlich festgelegte Äufnung aus Abgaben, Steuern und allgemeinen Bundesmitteln garantiert, dass die nötigen finanziellen Mittel für Substanzerhalt und Ausbau zur Verfügung stehen. Ohne die finanziellen Mittel aus dem BIF ist der Fortbestand des öV in der Schweiz gefährdet.
- **Der RPV lässt sich nicht kostendeckend betreiben.**
Bei fast allen Linien reichen die Transporterlöse nicht aus, um die anfallenden Kosten zu decken. Im langfristigen Durchschnitt liegt der Kostendeckungsgrad (KDG) schweizweit bei rund 50%. Die Entwicklung des KDG zeigt einen kontinuierlichen Anstieg, mit Ausnahme der Coronajahre. Für 2024 rechnet das BAV mit einem KDG von rund 53%. Ohne die finanziellen Mittel von Bund und Kantonen gäbe es wohl keinen RPV.
- **Sowohl das Angebot als auch die Nachfrage haben über die letzten Jahre stark zugenommen.**
Gemäss Zahlen des BAV ist das Angebot zwischen 2012 und 2023 um 27% ausgebaut worden, während die Nachfrage im selben Zeitraum um 14% zugenommen hat. Dadurch konnten einerseits die Einnahmen erhöht werden, was sich an den steigenden KDG zeigt. Andererseits sind die Kosten für den RPV stark angestiegen, wie die ausbezahlten Abgeltungen zeigen. Die Zunahme der Vollkosten pro produktivem Kilometer ist mit 0.6% jährlich im Zeitraum von 2012 bis 2023 moderat.
- **Trotz des erheblichen Kostenanstiegs konnte die Abgeltungseffizienz verbessert werden.**
Wie die Zahlen des BAV zeigen, ist die Abgeltung pro Pkm in den letzten Jahren gesunken oder stabil geblieben. Angesichts des beachtlichen Angebotsausbaus und der daraus resultierenden Kostenzunahme konnten effektiv Effizienzsteigerungen erreicht werden.

Unter diesen Voraussetzungen ist es fragwürdig, dass 15% des gesamten Entlastungsprogramms auf den öV fallen. Solche Einschnitte sind komplett unverhältnismässig und unrealistisch. Solche Einsparungen können nur mit massiven Angebotsreduktionen erzielt werden. Aus Sicht des SEV sind die vorgeschlagenen Massnahmen daher kontraproduktiv und sowohl klima- als auch verkehrspolitisch falsch.

2.1.2. Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr (1.5.15)

Der Bundesrat schlägt vor, den KDG im RPV von schweizweit durchschnittlich 50% um 2.5 Prozentpunkte auf 52.5% zu erhöhen. Noch letzten Herbst hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum Verpflichtungskredit für die Leistungsabgeltung im RPV für die Jahre 2026 bis 2028 durchgeführt. Bereits in dieser Vorlage wurden die Abgeltungen um mehr als 10% im Verhältnis zu dem von den TU geschätzten Abgeltungsbedarf gekürzt. Weshalb der Bundesrat mit dem EP 27 dieser Vernehmlassung vorgreift, ist für uns nicht nachvollziehbar und mit Blick auf den Gesetzgebungsprozess befremdlich.

In seiner Begründung schreibt der Bundesrat, dass sich die Erhöhung des KDG, infolge der Tariferhöhungen per Ende 2023 und der steigenden Fahrgastfrequenzen, quasi wie von selbst einstellen wird. Dem entsprechend hätten viele TU in den letzten zwei Jahren Überschüsse erwirtschaften können. Die Erlösprognosen der TU seien prinzipiell zu tief. Diese Einschätzung zweifelt der SEV an. Es ist eher von einem Kostenwachstum im RPV auszugehen, weil das Angebot ausgebaut und die Fahrzeuge zunehmend elektrifiziert werden, was höhere Investitionskosten zur Folge hat.⁸ U. E. überschätzt der Bundesrat das Einsparpotenzial von Effizienz- und Priorisierungsmassnahmen. Aus folgenden Gründen halten wir das Potenzial für Einsparungen für wesentlich geringer:

- Die Besteller haben zum jetzigen Zeitpunkt bereits viele wegweisende Entscheide zum öV-Angebot für die Jahre 2026 bis 2028 getroffen. Die Angebotsausbauten für die kommenden Jahre befinden sich bereits in Umsetzung. Rückabwicklungen von Rollmaterialbestellungen sind nicht möglich.
- Der Spielraum für Effizienzsteigerungen ist aufgrund der Kostenstruktur begrenzt. Die 3 grössten Kostenpositionen wie Abschreibungen, Energiekosten und Löhne lassen sich nur bedingt beeinflussen. In erster Linie sind Effizienzsteigerungen über die Senkung der Personalkosten zu erreichen.
- Eine Steigerung der Einnahmen mittels Tariferhöhungen scheint wenig realistisch. Einerseits laufen Preiserhöhungen dem klimapolitischen Ziel, den öV-Anteil am Modalsplit zu erhöhen, zuwider, und andererseits sind weitere Tarifmassnahmen bei den Fahrgästen höchst unbeliebt und politisch umstritten, wie bspw. die Wortmeldungen des Preisüwachers zeigen.
- Viele TU haben keinen finanziellen Spielraum, weil die Reserven in der Corona-Pandemie aufgebraucht wurden. Sie können also nicht einfach Projekte abschreiben ohne erhebliche finanzielle Konsequenzen.
- Das Bevölkerungswachstum erfordert einen öV-Ausbau, alleine deshalb, um den gegenwärtigen öV-Anteil am Modalsplit halten zu können. Bereits heute beträgt die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz 9 Millionen Menschen. Bis ins Jahr 2050 prognostiziert der Bund eine Wohnbevölkerung von über 10 Millionen Menschen. Damit geht ebenfalls eine wirtschaftliche und eine soziale Entwicklung einher. Der öV ist ein wichtiger Standortfaktor und trägt so direkt zur wirtschaftlichen Wertschöpfung bei. Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen stetig zu. In den schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 geht der Bund von einem Wachstum der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 11% aus.⁹

Schon heute sind viele TU mit Personalmangel konfrontiert. Anstelle der Verbesserung ihrer Anstellungsbedingungen, sind viele Angestellte im öV mit Reallohnverlusten konfrontiert, weil die Teuerung in den letzten Jahren nicht vollständig ausgeglichen worden ist. Als kurzfristige Möglichkeit der Kostensenkung bleiben lediglich Einsparungen beim Personal, weil die variablen Kosten bei Rollmaterial und Energie verhältnismässig gering sind. Einsparungen beim Personal verschlechtern aber die Sicherheit objektiv und subjektiv, weil im Störfall qualifiziertes Personal fehlt und die Abwesenheit von Begleitpersonal das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen mindert.

⁸ s. VöV (2024): Positionspapier: Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs.

⁹ s. dazu Kap. 1.2.1 Perspektive Bahn 2050

2.1.3. BIF: Kürzung der Einlagen (2.19)

Eine gute Bahninfrastruktur ist das A und O für einen sicheren, pünktlichen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehr. Substanzerhalt und gezielter Ausbau sind daher wichtige Kernaufgaben, um Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes auch zukünftig sicherzustellen. Die Bahninfrastrukturbetreiberinnen brauchen dafür ausreichend finanzielle Mittel. Will die Schweiz ihre Klimaziele erreichen, müssen die Verkehrsemissionen massiv gesenkt werden. Das ist nur möglich, wenn es gelingt den öV-Anteil am Modalsplit erheblich zu erhöhen. Eine nachhaltige, ökologische Verkehrswende kann nur Realität werden, wenn im öV und auf dem Bahnnetz genügend Kapazitäten vorhanden sind, um die zusätzlichen Fahrgäste aufzunehmen. Gelingt es nicht, zusätzliche Kapazitäten für neue Fahrgäste zu schaffen, wird die Verlagerung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit scheitern. Wie die kürzlich festgestellte Finanzierungslücke zum AK 2035 aufzeigt, ist die Finanzierung der beschlossenen Ausbauschritte bereits heute nicht gesichert. Mit der Kürzung der Einlage aus dem Anteil der Schwerverkehrsabgabe würde die Finanzierungslücke langfristig verschärft.

Wieso die Einlage gerade um 200 Millionen Franken jährlich gekürzt werden soll, wird aus den Erläuterungen des Bundes nicht ersichtlich. Der Argumentation des Bundes, wonach jeder Ausbau zusätzliche Betriebs- und Unterhaltskosten nach sich zieht, können wir zwar folgen, aber eine Reduktion des Ausbausvolumens würde mit Sicherheit erst nach 2028 Wirkung zeigen. Infolge der jüngsten Berichte hinsichtlich der Finanzierungslücke im Bahnausbau ist eine Analyse der finanziellen Situation des BIF angezeigt. Zu diesem Zweck wurde das Projekt «Verkehr '45» gestartet, mit dem die beschlossenen Ausbauprojekte neubeurteilt und priorisiert werden sollen. Konsequenterweise müssten die Ergebnisse dieser Überprüfung abgewartet und ausgewertet werden, bevor weitere Massnahmen beschlossen werden.

2.1.4. NAF: Kürzung der Einlagen (1.5.14)

Wie die Kürzung der Einlage in den BIF hätte auch die Kürzung der Einzahlungen in den NAF zur Folge, dass die dringend nötige ökologische Verkehrswende verzögert, wenn nicht gar untergraben würde, indem Beiträge an Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen entzogen würden. Auch diese Massnahme steht im Widerspruch zu langfristigen strategischen Zielen des Bundes. Insbesondere im Hinblick auf die konkrete Umsetzung der Perspektive Bahn 2050 würde dies bedeuten, dass für den Ortsverkehr weniger Mittel zu Verfügung stünden. Soll das öV-Angebot auf kurzen und mittleren Distanzen tatsächlich ausgebaut werden, braucht es mehr und nicht weniger finanzielle Mittel. Inwiefern sich finanzielle Mittel durch Verzögerungen und Priorisierungen einsparen lassen, scheint uns schwierig zu eruieren. Ob sich auf diese Weise tatsächlich 100 Millionen Franken einsparen lassen, ist zu bezweifeln. Jedenfalls gilt es auch hier die Ergebnisse von «Verkehr '45» abzuwarten, bevor weitere Massnahmen beschlossen werden.

2.1.5. Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (2.20)

Dass der Bundesrat versucht, die Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs nach nur einem Jahr seit der Einführung bereits wieder abzuschaffen, ist unseres Erachtens inakzeptabel und zeugt von einem fragwürdigen Demokratieverständnis. Es passt aber zum bisherigen Vorgehen, denn nach dem Willen des Bundesrats, sollte dieses Förderinstrument gar nie umgesetzt werden. Weshalb er für 2025 eine Kreditsperre verhängt hat. Allerdings ist ihm das Parlament nicht gefolgt und hat, gegen den Willen des Bundesrats, für 2025 10 Millionen Franken budgetiert. Die Einschätzung aus dem erläuternden Bericht, wonach Nachtzüge bis 2030 mutmasslich nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können, während Tagesverbindungen gar keine Anschubfinanzierung benötigen, können wir nicht teilen. Wie die aktuellen Berichte aus der Tagespresse zeigen, setzen eigenständige Verbindungen im internationalen Schienenpersonenfernverkehr grosse Anfangsinvestitionen voraus. Inwieweit Nachtzüge rentabel betrieben werden können, hängt auch vom relativen Preisverhältnis zu Flugreisen und der Zahlungsbereitschaft der Reisenden ab. Tatsache ist, dass es Nachtzugangebot gibt, auch von privaten Anbietern, und diese in den letzten Jahren ständig ausgebaut worden sind. Nicht von der Hand zu weisen ist, dass eine wachsende Nachfrage nach internationalen Zugverbindungen besteht, sowohl in der Nacht als auch am Tag. Der Bundesrat hat vom

Parlament den politischen Auftrag, klimafreundliches Reisen zu fördern. Die Anschubfinanzierung nach Art. 37a des CO₂-Gesetzes soll helfen, eine Alternative zum Flugverkehr zu etablieren. Diesem Auftrag darf und soll sich der Bundesrat nicht entziehen.

2.1.6. Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe (2.21)

Wie im Falle der Förderung des internationalen Schienenpersonenfernverkehrs hat der Bundesrat auch bei der Förderung von klimafreundlichen Antriebssystemen einen politischen Auftrag des Parlaments umzusetzen. Das Parlament hat dabei bewusst nicht zwischen RPV und Ortsverkehr unterschieden. Das CO₂-Gesetz gilt schweizweit, weshalb es keinen Sinn macht die Förderung lediglich auf den RPV zu beschränken. Dieses Vorgehen ist auch sachlich richtig, denn die Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen dürfen nicht an den Gemeindegrenzen stoppen, wenn es gelingen soll, Klimaneutralität zu erreichen.

Im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes im Parlament wurde ebenfalls eine gestaffelte Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung für TU beschlossen. Im Ortsverkehr sollte die Rückerstattung ab 2026, im RPV ab 2030 wegfallen. Mit dem EP 27 will der Bundesrat diese Regelung aushebeln und die Aufhebung der Rückerstattung im RPV auf 2027 vorziehen. Nach Berechnungen im erläuternden Bericht würde der Bund dadurch unter dem Strich 10 Mio. Franken mehr einnehmen. Es ergäbe sich also eine Überkompensation.

Fakt ist aber, dass die Anschaffungskosten von Bussen mit elektrischem Antrieb zurzeit höher sind, als von Dieselnissen. Ausserdem sind weitere Investitionen in Anlagen nötig, bevor diese Busse im Betrieb eingesetzt werden können. Die TU haben daher einen höheren Finanzbedarf. Mit dem Verzicht auf finanzielle Fördermittel und dem Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung wird der finanzielle Spielraum der TU zusätzlich eingeschränkt, was sich nachteilig auf die Investitionsentscheide auswirkt. Die Möglichkeiten, die Ertragsausfälle aus der Mineralölsteuerrückerstattung zu kompensieren, sind insbesondere im RPV gering. Wie die betriebswirtschaftlichen Zahlen der TU zeigen, ist der RPV grundsätzlich nicht kostendeckend zu betreiben. Deshalb sichert die öffentliche Hand den Betrieb mit Abgeltungen. Da weder Effizienzsteigerungen noch Tarifierhöhungen realistische Massnahmen sind, bleiben lediglich Angebotsreduktionen oder die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen als Möglichkeiten zur Kostensenkung.

Mit dem Teilverzicht auf die Förderung alternativer Antriebssysteme bei gleichzeitig vorzeitiger Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung verändert der Bundesrat die Spielregeln während des Spiels. Ein solches Vorgehen ist nicht hinnehmbar, weil es Rechtsunsicherheit schafft und das Klima schädigt.

2.2. Weitere Massnahmen

2.2.1. Kürzung der indirekten Presseförderung (2.11)

Das Parlament hat in der Frühjahrssession gerade eben beschlossen, die indirekte Presseförderung zu erhöhen. Wir erwarten, dass der Bundesrat diesem Entscheid Rechnung trägt und auf die Kürzung der indirekten Presseförderung verzichtet. Es ist allgemein erwiesen, dass es für eine funktionierende Demokratie ebenfalls eine funktionierende Medienlandschaft braucht. Die indirekte Presseförderung muss deshalb unbedingt erhalten werden. Die Beurteilung des Bundesrates im erläuternden Bericht, wonach die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse für die Meinungsbildung von geringer Bedeutung sei, teilt der SEV mitnichten. Wir sind überzeugt, dass gerade die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat, weil die Tagespresse infolge der wirtschaftlichen Konzentration immer mehr an Meinungsvielfalt verliert. Die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse setzt hier einen Gegenpol zum gängigen medialen Einheitsbrei.

2.3. Fazit

Der SEV lehnt die unter den Ziffern 2.1 und 2.2 aufgeführten Entlastungsmassnahmen rundweg ab. Sie sind unüberlegt und unnütz, weil sie nicht die erwarteten Einsparungen bringen. Das öV-Angebot für die nächsten Jahre wurde bereits geplant. Die nötigen Investitionen für die Anschaffung von Rollmaterial, für

den Infrastrukturausbau oder die Einstellung von Personal wurden bereits getätigt. Der öV bedarf einer langfristigen Planung und zeichnet sich durch hohe Fixkosten aus, weshalb kurzfristige Einsparungen wenig bringen. Die Sparvorschläge führen letztlich zu einem Abbau des öV-Angebots, verschlechtern die Arbeitsbedingungen des Personals und schaden dem Klima.

Das Signal, welches mit den ausschliesslich finanzpolitisch begründeten Entlastungsmassnahmen ausgesendet wird, schadet dem öV. Angebots- und Qualitätsverbesserungen werden infrage gestellt, der ökonomische Druck auf die TU resp. auf das Personal wird unzumutbar erhöht und die klimapolitisch unabdingbare Verkehrsverlagerung wird hinterfragt. All das wirkt sich letztlich negativ auf die Attraktivität und die Akzeptanz des öV aus.

Wir sind der Überzeugung, dass der öV angesichts der stetig steigenden Ansprüche in den letzten Jahren mehr Geld braucht, nicht weniger. Politik und Gesellschaft erwarten, dass das bestehende Angebot nicht einfach nur gesichert, sondern ausgebaut und qualitativ verbessert wird. Denn dem öV kommt in der klimapolitisch notwendigen Verkehrswende eine zentrale Rolle zu. Es soll eine signifikante Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV erreicht werden. Zudem ist die Dekarbonisierung des Strassen-öV zwingend nötig, sollen die klimapolitischen Ziele erreicht werden. Diese Zielsetzungen zu realisieren, kostet Geld. Die vorgeschlagenen Massnahmen entlasten nicht den Bundeshaushalt, sondern kompromittieren die ökologische Verkehrswende.

3. Anträge

Der SEV verlangt vom Bundesrat, dass er die beschlossenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes respektiert und den politischen Willen von Parlament und Bevölkerung ernst nimmt. Das heisst, der Bundesrat hat das ÖV-Angebot nach dem vom ihm selbst in der «Perspektive Bahn 2050» definierten Stossrichtungen weiterzuentwickeln. Ausserdem hat er den Auftrag, aktiv auf die Erreichung der Klimaziele 2050 hinzuwirken. Es ist seine Aufgabe, im Rahmen seiner Kompetenzen politische Massnahmen so zu gestalten, dass sie darauf abzielen, die von Parlament und Bevölkerung beschlossenen Verfassungs- und Gesetzesaufträge umzusetzen. Dazu gehört auch, die nötigen finanziellen Mittel bereitzustellen. An dieser Stelle ist ebenfalls an den verfassungsmässigen Erschliessungsauftrag¹⁰ von Bund und Kantonen zu erinnern. Der Bund ist gemeinsam mit den Kantonen Besteller des RPV. Er soll als verlässlicher und berechenbarer Partner der TU auftreten. Der SEV beantragt, dass der Bundesrat die Entlastungsmassnahmen 1.5.14, 1.5.15, 2.11, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21 und die damit verbundenen Gesetzesänderungen ersatzlos streicht.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals

Matthias Hartwich
Präsident SEV

Simon Burgunder
Koordinator Politik

¹⁰ Art 81a BV