

Bern, 30. September 2021

Der Kaderverband des öffentlichen Verkehrs kann sich den Ausführungen von Bundesrat Maurer anschliessen: Der Ausbau des ÖV-Angebots muss bezahlbar werden, es braucht neue Finanzierungsmodelle. Speziell unterstützen wir seine Ideen zum Bahn-Güterverkehr: Tragfähige Lösungen müssen schnell gefunden und entschieden werden, wie der Güterverkehr abgeltungsberechtigt wird. Und die Verschuldung der SBB bereitet Sorgen. Wir sind gespannt auf die Vorschläge der Arbeitsgruppe von UVEK, BAV und SBB.

BR Maurer: «Ja zum ÖV, aber mit robuster, solider Finanzierung»

Bundesrat Ueli Maurer war Gastredner an der 85. Mitgliederversammlung der LITRA vom 30. September 2021. Er sprach zur aktuellen Situation des ÖV in der Schweiz und zur zukünftigen Finanzierung, zu Ausbauwünschen und zu notwendigen Reformen.

Als Vorsteher des eidgenössischen Finanzdepartements ging Bundesrat Maurer hauptsächlich auf die Kosten für die öffentliche Hand ein und beschrieb drei Phasen:

Die Situation vor Corona

Die Aufwände für den ÖV machen mit rund CHF 10 Mrd. pro Jahr etwa 14% der staatlichen Ausgaben aus. Damit wird v.a. die ÖV Infrastruktur, speziell deren Unterhalt, finanziert.

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖV

Als Folge von Lockdowns und Home-Office Pflicht ging die Nachfrage nach Transportleistungen massiv zurück. Als Vergleich die Auslastung der SBB zum «Normaljahr» 2019:

2020	FV -41%	RV -33%	Jahresergebnis SBB Konzern:	CHF -617 Mio.
2021	FV -30%	RV -25%	Halbjahresergebnis SBB Konzern:	CHF -389 Mio.

Aussicht auf die Nach-Corona-Zeit

Gemäss verschiedenen Expertenmeinungen wird es bis 2025 dauern, bis die Nachfrage wieder auf dem Niveau von 2019, also vor Corona, ansteigt. Da der ÖV sein Angebot nach wie vor praktisch unverändert fährt, sind als Gegenmassnahme kaum substanzielle Kostensenkungen möglich. Die Schere zwischen fehlenden Erträgen und praktisch gleichen Kosten wie vor Corona geht also kaum zu.

Was hat «Corona» gezeigt?

Bundesrat Maurer zog eine sehr nüchterne Bilanz. Die Erkenntnisse sind nicht neu, die Corona-Krise habe sie aber sehr schnell sehr deutlich gemacht: Die Finanzierung des ÖV ist nicht krisenresistent – sie wird v.a. durch Schulden finanziert. Das ist weder für ihn als Finanzminister noch für den ÖV ein befriedigender Zustand.

Welche Massnahmen schlägt der Bund vor?

Der Eigenfinanzierungsgrad des regionalen Personenverkehrs soll im Zeithorizont bis 2030 / 2040 deutlich verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht er drei Handlungsfelder:

- ❑ Im abgeltungsberechtigten Verkehr soll der Bestellprozess gestrafft werden;
- ❑ Die Kostenkontrolle muss verbessert werden;
- ❑ Die Finanzierungsmechanismen müssen überdacht und angepasst werden.

Auch im Güterverkehr sieht BR Maurer Handlungsbedarf. So soll geprüft werden, inwieweit der nicht kostendeckende Einzelwagenverkehr als Massnahme zur Reduktion der CO₂-Emissionen in den subventionierten Service public aufgenommen wird.

Grosse Sorgen macht sich der Finanzvorsteher um die auf rund CHF 5.2 Mrd. angewachsenen Kredite der Bundestresorerie an die SBB. Bereits ist ein Arbeitsgruppe mit Vertretern des UVEK, des BAV und der SBB dabei, Lösungen zu erarbeiten.

Der Bund ist sich der wichtigen Rolle des ÖV für die Volkswirtschaft durchaus bewusst. Für ihn wird die Wichtigkeit mit den Energiezielen vor Augen noch zunehmen. Gerade deshalb muss die Schuldenfinanzierung geregelt werden. BR Maurer regte zum Nachdenken an: Wie viel Mehrausbau braucht das Angebot und damit verbunden die Bahninfrastruktur noch? Den Subventionsforderungen des ÖV stellt er die beschränkten Mittel des Bundes gegenüber.

Fazit:

Der Bund steht zum ÖV, dessen Bedeutung noch zunehmen wird. Die Finanzierung muss aber anders geregelt werden. Es gilt, schnell die Weichen in Richtung einer stabilen Finanzierung zu stellen. Der Bund spricht bei der Umsetzung der zu treffenden Massnahmen von einem längeren Zeitraum und plädiert für etappenweises Vorgehen. In einem Satz:

«Ja zum ÖV, aber mit robusterer und stabilerer Finanzierung»