

Eidgenössisches
Finanzdepartement EFD
3003 Bern

Per Mail an:
Ep27@efv.admin.ch

Luzern, 5. Mai 2025

Stellungnahme Pro Bahn Schweiz zum Entlastungspaket 27

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Pro Bahn Schweiz dankt Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027 (EP27) Stellung zu nehmen. Pro Bahn Schweiz lehnt die vorgeschlagenen Entlastungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr (öV) mit Vehemenz ab.

1. Allgemeine Bemerkungen

Pro Bahn Schweiz vertritt die Interessen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs und nimmt deshalb nur Stellung zu Themen, die diese im Rahmen der Benutzung des öffentlichen Verkehrs betreffen.

Wir verlangen, dass der Bundesrat die Kürzungen umfassend auf ihre Folgen für die Erreichung der klimapolitischen Ziele sowie auf die Auswirkungen des Modalsplits prüft. Diese Prüfungen sollen auch diejenigen Massnahmen inkludieren, welche keine Gesetzesänderung zur Folge haben, wie z.B. die Beiträge an die Verbundaufgabe des öffentlichen Regionalverkehrs (Massnahmen 1.5.15). Aufgrund deren Relevanz äussern wir uns in der vorliegenden Stellungnahme auch zu Kürzungsmassnahmen ohne Gesetzesänderung.

Verstösse gegen Treu und Glauben

Das Ausbleiben seriöser inhaltlicher Überprüfungen hat auch zur Folge, dass einige der Massnahmen gegen teilweise kürzlich beschlossene Gesetzgebung verstossen.

Im Bereich Klima werden mit dem vorliegenden Kürzungspaket verschiedene Massnahmen abgeschafft oder massiv gekürzt, die erst vor einem knappen Jahr mit dem CO₂-Gesetz beschlossen wurden (Internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen, alternative CO₂-freie Antriebe, siehe Kapitel 2.31, 2.20 und 2.21). Dies ist gegen Treu und Glauben und torpediert die Rechtssicherheit.

Fazit

Wir sehen die Vorschläge des Bundesrates zum Entlastungspaket 27 kritisch. Wir stellen fest, dass die geplanten Kürzungen die Erreichung der klimapolitischen Ziele und die Erhöhung des Modalsplits massiv gefährden, wenn nicht gar verunmöglichen werden.

2. Einnahmenseitige Massnahmen

Das Kürzungspaket schlägt fast ausschliesslich Massnahmen vor, welche die Ausgaben des Bundes reduzieren sollen. Um den Bundeshaushalt zu entlasten, gäbe es jedoch auch auf der Einnahmenseite diverse Möglichkeiten. Im Bereich Verkehr fordern wir folgende Massnahme, welche nicht nur zur Entlastung der Staatskasse, sondern auch zur Erreichung der Klimaziele und Erhöhung des Modalsplit

s.

Wir schlagen folgende einnahmenseitige Massnahme vor:

A) Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Zur finanz- und klimapolitischen Optimierung des Mineralölsteuergesetzes schlagen wir zudem die folgende Gesetzes- und Verordnungsanpassung vor:

Aufhebung Mineralölsteuer-Befreiung des Flugverkehrs

Antrag:

Art. 17 Abs. 2 Bst. a und b MinöStG sind zu streichen. Ebenso ist Art. 33 MinÖStV aufzuheben.

Begründung:

Der Treibstoff für internationale Flüge ist von der Mineralölsteuer befreit. Dadurch entgehen dem Bund jährliche Einnahmen in der Höhe von rund einer Milliarde Franken. Der Luftverkehr wird mit dieser Steuerbefreiung künstlich verbilligt und die anderen Verkehrsträger für internationale Reisen (u.a. öffentlicher Verkehr) werden benachteiligt. Mit der Aufhebung dieses Steuerprivilegs kann der Bundesrat Mehreinnahmen von bis zu einer Milliarde Franken pro Jahr sicherstellen.

3. Kürzungen ohne Gesetzesänderungen

A) Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr

Antrag:

Wir lehnen die geplante Kürzung der Mittel beim regionalen Personenverkehr entschieden ab. Diese Massnahme ist aus unserer Sicht die gravierendste aller Massnahmen im Verkehrsbereich. Würde sie weiterverfolgt, schadet dies der Akzeptanz des Entlastungspakets massiv.

Begründung:

Die Verlagerung eines grossen Teils des heutigen motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ist zwingend notwendig, um die klimapolitischen Ziele der Schweiz zu erreichen. Dafür braucht es einen starken öV mit einem flächendeckenden Angebot auch ausserhalb der Zentren und Preise, welche den öV für alle zugänglich machen. Die Ablehnung der Vorlage zum Ausbau der Autobahnen hat gezeigt, wie stark die Forderung nach einem stärkeren öffentlichen Verkehr in der Bevölkerung ist: Eines der Hauptmotive, gegen die Vorlage zu stimmen, war die Forderung, dass dem öffentlichen Verkehr (und allgemein der nachhaltigen Mobilität) gegenüber dem Autoverkehr Priorität eingeräumt werden sollte.

Die beabsichtigte Mittelkürzung für den regionalen Personenverkehr um jährlich 5 Prozent steht diesem Verlagerungsziel 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.

«Effizienzmassnahmen» sind in diesem Kontext gleichbedeutend mit einem Abbau des Services.

Ebenso ist eine Gegenfinanzierung der Ausfälle mittels Tariferhöhungen nicht zielführend. Damit würden einerseits die öV-Nutzenden überproportional belastet, andererseits bringen Tariferhöhungen gerade auf Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad relativ wenig. Zudem würde der Anteil des öV am Modalsplit statt zu steigen unter Druck geraten. Die Kostenschere zwischen dem öV und dem motorisierten Individualverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt. Diese Entwicklung gefährdet das Verlagerungsziel und würde durch die in der Vorlage angedachten Tariferhöhungen (Erläuternder Bericht, Seite 28) nochmals verstärkt.

Auch ein Angebotsabbau des regionalen Personenverkehrs – wie er in der Vorlage als dritte Massnahme zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades vorgeschlagen wird (Erläuternder Bericht, Seite 28) – lehnen wir entschieden ab. Der öffentliche Verkehr in der Fläche sollte aus- und sicher nicht abgebaut werden.

Weiter weisen wir darauf hin, dass kurzfristige Massnahmen auch nicht sinnvoll realisierbar sind, 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. Ausserdem würde sich die Dekarbonisierung von Bussen verzögern.

4. Kürzungen mit Gesetzesänderungen

A) BIF: Kürzung der Einlage

Antrag:

Wir lehnen die geplante Kürzung der Einlagen beim BIF entschieden ab.

Begründung:

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 Ausbauprojekten 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 Entlastungspaket 27. 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.

Zudem gilt es auch hier zu beachten, dass die Bevölkerung am 24. November des letzten Jahres zum Ausdruck gebracht hat, dass das zukünftige Verkehrswachstum umweltverträglich zu erfolgen hat. Eine Kürzung der Mittel bei der Bahn widerspricht hier also dem Volkswillen.

B) Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs und Förderung von Massnahmen zur Verhinderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Antrag:

Ablehnung der Änderungen bzgl. Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (Art. 37a Abs.1 und 2)

Begründung:

Die Abschaffung einer erst im März 2024 vom Parlament beschlossenen Massnahme verstösst gegen Treu und Glauben und schadet der Rechtssicherheit und der Planungssicherheit der betroffenen Unternehmen massiv.

Internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen dienen als Flugalternativen und leisten einen wertvollen Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele. Die Mittel für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen können (bei Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs über die Spezialfinanzierung Luftverkehr statt den Emissionshandelszertifikaten) weiterhin vollständig gegenfinanziert werden, indem neu die Hälfte der Erlöse der Emissionshandelszertifikate anfangs ausschliesslich für Tag- und Nachtzugsverbindungen zweckgebunden werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz



Karin Blättler
Präsidentin



Bastian Bommer
Mitglied Zentralvorstand