

Branchenüberblick Transportsektor

Überblick über die Rahmenbedingungen und Herausforderungen von öffentlichen Transportunternehmen

Januar 2024

Einleitung

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist sehr gut ausgebaut. Das Schienennetz umfasst rund 5'400km, jenes des öffentlichen Strassenverkehrs über 21'000km. Die Transportunternehmen (TU) des öffentlichen Verkehrs leisten einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung. Die insgesamt 458 TU im Öffentlichen Verkehr lassen sich in folgende Kategorien unterteilen:

▪ Eisenbahn (Normalspur & Schmalspur)	80
▪ Busbetriebe	140
▪ Schifffahrtsbetriebe	28
▪ Seil- und Standseilbahnen	210

Die Grundversorgung im regionalen Personenverkehr (RPV) umfasst über 1'450 abgeltungsberechtigte Linien von der Agglomeration bis hinein in abgelegene Täler in den Randregionen. Im Jahr 2022 verzeichneten die öffentlichen Verkehrslinien rund 24 Mia Personenkilometer. Der Modalsplit (Marktanteil) des öffentlichen Verkehrs bezogen auf Personenkilometer erhöhte sich von rund 18% im Jahr 2000 auf 22% im Jahr 2020. Allerdings steigt der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs seit etwa 10 Jahren trotz bedeutendem Angebotsausbau kaum mehr, da der motorisierte

Individualverkehr (rund 70% Anteil an den Personenkilometern) gleichermassen zulegen. Steigende Nachfrage ist insbesondere beim Personentransport zwischen Städten, den Berufspendlern und dem innerstädtischen Verkehr zu verzeichnen. Sie ging mit einem stetigen Ausbau des Angebots einher. Auch wenn die COVID-19 Pandemie zumindest im Jahr 2020 zu einem markanten Einbruch der Beförderungszahlen führte, dürfte die Nachfrage angesichts des weiterhin zu erwartenden Bevölkerungszuwachses (rund 20% in den letzten zwanzig Jahren) stark bleiben, und somit auch die Notwendigkeit zur Erneuerung von Infrastruktur und Betriebsmitteln hoch bleiben oder sogar weiter zunehmen.

Rahmenbedingungen & Marktstrukturen

Der regionale Personenverkehr nimmt eine Erschliessungsfunktion und insofern einen Grundversorgungsauftrag wahr. Auf Gesetzesebene wurde bereits mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 das sogenannte Bestellprinzip eingeführt und durch die Verabschiedung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2009 breiter verankert. Die öffentliche Hand tritt dabei gleichzeitig in mehreren Rollen im staatlich kontrollierten Wettbewerb auf: als Bestellerin, als Eigentümerin und als Regulator.

Die Angebote des RPV werden gemeinsam von Bund und Kantonen als Besteller bestellt und finanziert. Sie schliessen mit den TU jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode eine Angebotsvereinbarung ab, welche das Angebot (Fahrplan) sowie die Abgeltungen regelt. Diese decken die Differenz zwischen den von den TU gemäss den eingereichten Offer-ten erwarteten Betriebskosten und den erwarteten Ver-kehrserträgen, wobei definitionsgemäss über die Zeit keine Gewinne erzielt werden dürfen. Fallen solche an, sind sie vorzutragen und werden bei der nächsten Angebotsvereinbarung berücksichtigt. Bis auf knapp zwei Dutzend Agglo-merationslinien sind rund 1'400 Linien des RPV nicht kos-tendeckend, weshalb Bund und Kantone diese mit jährlich rund 2 Mia CHF subventionieren. Der Bund übernimmt da-bei durchschnittlich die Hälfte, wobei der Verteilschlüssel mit den Kantonen alle vier Jahre festgelegt wird. Die Kantone ihrerseits bestimmen in Zusammenarbeit mit den Gemein-den, ob und wie sich Gemeinden auf Kantonsgebiet beteiligen. Der finanzielle Support durch die öffentliche Hand ist im Transportsektor von zentraler Bedeutung. Zwar wird mit dem Bestellprinzip beabsichtigt, dass TU ihren Betrieb mit den vereinbarten Abgeltungen kostendeckend gestalten können. Die Finanzierungsgarantien sind allerdings nicht geeignet, das unternehmerische Risiko aus der Gläubiger-perspektive umfassend abzudecken. Insbesondere besteht im staatlich kontrollierten Wettbewerbsumfeld durch das In-strument der öffentlichen Ausschreibung der Verkehrsange-bote die Gefahr, dass mit dem Wegfall mehrerer wichtiger Linien im Verkehrsnetz die Betriebsgrundlage des betroffe-nen Unternehmens in Gefahr gerät. Allerdings muss ein neuer Anbieter gemäss Personenbeförderungsgesetz die für diese Linien angeschafften Betriebsmittel zum Restbuch-wert sowie die für deren Betrieb notwendigen Mitarbeiter übernehmen, womit die bestehenden Verpflichtungen des vorherigen Anbieters abgedeckt sein sollten.

Mit der im Jahr 2014 von Volk und Ständen deutlich gutge-heissenen FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) wurde ein zeitlich unbefristeter Fonds ge-schaffen, über den sowohl Unterhalt als auch Ausbau der Eisenbahninfrastruktur direkt vom Bund finanziert werden. Zudem sollen bis ins Jahr 2035 Ausbauschritte im Gesamt-betrag von 12.9 Mia CHF umgesetzt werden.

Im Betriebsmittelbereich (Rollmaterial, Busse, Werkstätten etc.) kann der Bund seit Ende 2010 zudem Solidarbürg-schaften stellen, mit welchen verbürgte Finanzierungen von TU am Kapitalmarkt möglich wurden. Der bis Ende 2030 be-fristeten Rahmenkredit sieht einen Umfang in Höhe von 11 Mia CHF vor. Durch die Beanspruchung der Solidarbürg-schaft des Bundes konnten bisher jährlich rund 10 Mio CHF an Zinskosten eingespart werden. Der Bundesrat bean-tragte dabei auch eine Verlängerung der maximalen Lauf-zeit einer einzelnen Bürgschaft von bisher 25 auf 40 Jahre, was der maximalen Abschreibungsdauer von Rollmaterial entspricht. Das Personenbeförderungsgesetz bestimmt eine Reihe von Kompetenzen und Pflichten für die regionalen TU. Unter anderem sind diese zur Teilnahme an der natio-nalen Tarifgemeinschaft verpflichtet, d.h. Passagiere kön-nen – im Gegensatz zu vielen Nachbarländern – mit einer einzigen Fahrkarte oder einem Abonnement auf allen Linien der an den Tarifgemeinschaften beteiligten TU fahren. Un-gefähr die Hälfte aller erwachsenen Einwohner der Schweiz sind Besitzer eines Abonnements und können als „Stamm-kunden“ betrachtet werden.

Förderung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs als Gegenstück zum Individualverkehr sind in der politischen Diskussion immer wieder umstritten, denn das enge Netz und der dichte Fahrplan haben natürlich ihren Preis. Bund, Kantone und Gemeinden subventionieren den öffentlichen Schienen- und Strassenverkehr mit jährlich insgesamt rund 8 Mia CHF, womit dieser Ausgabeposten grösser als der für das Gesundheitswesen ist. Der Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Verkehrs aus Tariferträgen liegt bei nur knapp über 50%.

Ausblick

Angesichts des Spardrucks bei der öffentlichen Hand und der vielerorts bereits stark ausgeschöpften Produktivitäts-steigerungen im Leistungsangebot der TU ist eine langfristig nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht gesichert. Die Herausforderungen im Transportsektor blei-ben angesichts notwendiger Kapazitätserweiterungen bei gleichzeitig steigenden Kundenansprüchen und beschränk-ten finanziellen Mitteln gross. Hinzu kommen exogene

Sonderfaktoren wie z.B. die COVID-19 Pandemie in den Jahren 2020 und 2021, deren Auswirkungen auf den öffentlichen Transportsektor noch im Jahr 2022 spürbar waren. Durch die eingebrochene Nachfrage erlitten insbesondere die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs grosse finanzielle Verluste. Der Bundesrat beantragte infolgedessen diverse Unterstützungspakete zur Deckung der Corona-bedingten Defizite des öffentlichen Verkehrs aus den Jahren 2020 und 2021 in Höhe von insgesamt rund 1 Mia CHF.

Die Zukunftsperspektiven für den öffentlichen Verkehr sind auf jeden Fall eng verbunden mit anderen wichtigen gesellschaftlichen Themen wie Raumplanung, Umwelt, Nachhaltigkeit sowie der allgemeinen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung. Auf der politischen Ebene werden die unterschiedlichsten Massnahmen zur Steuerung des öffentlichen Verkehrs kontrovers diskutiert. Die Lösungsvorschläge reichen von Lenkungsabgaben über Mobility Pricing bis hin zur Begrenzung der Einwanderung in die Schweiz.

Mit der Annahme der FABI-Vorlage wurde im 2014 die Finanzierung des Schienenverkehrs durch die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds zumindest vorerst auf eine solide Basis gestellt und die Voraussetzung geschaffen, die mit der Vorlage beschlossenen Leitplanken für das zukünftige Angebot mit besseren Verbindungen und der Beseitigung von Engpässen längerfristig zu realisieren.

Kontakt

fedafin AG
Galerieweg 8
9443 Widnau
Schweiz

Telefon: +41 71 552 32 00
E-Mail: info@fedafin.ch
Webseite: www.fedafin.ch

Disclaimer

© Copyright 2002-2024 fedafin AG. Alle Urheberrechte bleiben vorbehalten. Das Reproduzieren, Übermitteln, Modifizieren oder Benutzen von Elementen und Informationen in diesem Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung der fedafin AG ausdrücklich untersagt. Sämtliche Informationen stammen aus Quellen, die als zuverlässig und akkurat eingestuft werden. Dennoch kann fedafin AG die Genauigkeit, Richtigkeit oder Vollständigkeit der verwendeten Informationen aus Gründen von menschlichen, technischen oder anderen Fehlern nicht garantieren und lehnt daher jede Haftung für irgendwelche Schäden aus der Verwendung dieser Informationen ab. Überdies stellen die Informationen in diesem Dokument keinerlei Aufforderungen, Ratschläge oder Empfehlungen für irgendwelche wirtschaftlichen Tätigkeiten dar.