

## Umwelt und Finanzen im Schweizer ÖV im Dilemma



Der VÖV beschreibt auf zwei Dutzend Seiten kurz und pragmatisch mit konkreten Beispielen seine Energiestrategie. Aufnahme: VÖV

Mit 130 Unternehmen des Schienen-, Straßen- und Schifffahrtsbereichs vertritt der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) praktisch den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Im Mai 2023 stellte er seine Ziele als Beitrag zur Energiestrategie des Bundes vor. Der Schweizer ÖV, der 24 % des Personen- und 37 % des Güterverkehrs bewältigt, verbraucht bereits heute nur 5,5 % der Energie des Gesamtverkehrs und bezieht 90 % des Elektrizitätsverbrauchs aus erneuerbaren Quellen. Bis 2035 will er seine Energie 15 % effizienter nutzen, bis 2040 CO<sub>2</sub>-neutral und bis 2050 30 % energieeffizienter werden.

Dazu gibt es vier strategische Stoßrichtungen. Erstens eine Steigerung der Energieeffizienz mit optimierten Fahrplänen, Fahrerassistenzsystemen, energiesparendem Fahren, der Vermeidung unnötiger Halte, Maßnahmen bei Heizung, Beleuchtung und Hilfsaggregaten, aber auch Schlumberbetrieb für geparkte Züge. Dazu kommen Verbesserungen bei Infrastruktur und Gebäuden. Zweitens eine abschließliche Nutzung und erhöhte Eigenproduktion erneuerbarer Energien. Drittens die Nutzung umweltfreundlicher Antriebe im Straßen-ÖV. Zentral ist dabei die rasche Umstellung der Dieselbusflotten auf umweltfreundliche Antriebe. Zahlreiche Transportunternehmen

sind bereits aktiv an der Umsetzung mit dem Ziel, sämtliche Busse bis 2040 umzustellen und diese ausschließlich mit erneuerbarer Energie zu betreiben. Dies verursacht deutliche Mehrkosten bei Anschaffung und Betrieb und benötigt die vom Bund angekündigte Anschubfinanzierung und Investitionshilfen. Die Mineralölsteuer-Rückerstattung für Dieselbusse soll abgeschafft werden. Der Sektor benötigt diese Mittel zur Mitfinanzierung der Technologieumstellung. Der VÖV setzt sich auch für beschleunigte und vereinfachte Bewilligungsverfahren für (Lade-)Infrastrukturen ein. Viertens gilt es, günstige regulatorische Rahmenbedingungen zu erwirken und unter den Unternehmen offen zu kommunizieren und die Öffentlichkeit gezielt zu informieren, denn mit fortschreitender Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs droht der ÖV einen Teil seiner Umweltvorteile einzubüßen.

Ende Juni kam allerdings ein Schock als der Bundesrat die Sparmaßnahmen für die nächsten Jahre bekanntgab. Beim regionalen Personenverkehr soll der Beitrag für 2024 im Vergleich zum Budget 2023 um 7,8 % reduziert werden. Dies steht im Widerspruch zum Klimaschutzgesetz, das vom Schweizer Volk wenige Tage vorher in einer Abstimmung deutlich angenommen wurde. Dazu gehört die Umstellung auf klimafreundliche Produktionsmethoden, die während sechs Jahren mit jährlich bis zu 200 Mio. Franken (CHF) unterstützt werden soll. Bei der Erreichung der Klimaziele spielt der öffentliche Verkehr eine wichtige Rolle. Vor allem die Umstellung im Straßen-ÖV stellt eine große Herausforderung dar, die ohne Beiträge des Bundes nicht innert vernünftiger Frist realisiert werden kann. Im ÖV sind derart kurzfristig angesetzte Sparvorgaben sehr schwer umzusetzen und äußerst ineffizient, da nur wenige variable Kosten eingespart werden können und damit ein Angebotsabbau mit Erlösrückgang und Abwanderung von Fahrgästen droht. Ein höherer Anteil des ÖV am Gesamtverkehr ist einer der günstigsten Hebel zur Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität. Der VÖV sträubt sich nicht gegen gezielte Fahrplanausdünnungen, soweit diese aus Fahrgastsicht Sinn machen. Wenn das ÖV-Angebot generell ausgedünnt oder die Umstellung auf umweltfreundliche Busse hinausgezögert würde, wäre dies ein völlig falsches Signal. Die ÖV-Branche hofft deshalb auf eine entsprechende Korrektur durch das Parlament. Reinhard Christeller

## EK-Verlag – ein Verlag der VMM Verlag + Medien Management Gruppe GmbH

Lörracher Straße 16 • 79115 Freiburg

Geschäftsführer: Dr. Ulrich Ch. Knapp

Verlagsleitung: Roswitha Böhm

Handelsregister Stuttgart HRB 777516

Ust-IDNr: DE 340 963 355

Telefon, Fax, E-Mail:

Abo-Service Tel. 040 329016-211

Bestellservice Tel. 0761 70310-0

E-Mail [service@eisenbahn-kurier.de](mailto:service@eisenbahn-kurier.de)

Anzeigenservice: Sven Burmeister (verantwortlich)

Tel. 04188 899814

Fax 04188 899813

E-Mail [EK-Verlag.Anzeigen-burmeister@t-online.de](mailto:EK-Verlag.Anzeigen-burmeister@t-online.de)

Redaktion: Tel. 0761 70310-20

Fax 0761 70310-53

E-Mail [stefan.goebel@eisenbahn-kurier.de](mailto:stefan.goebel@eisenbahn-kurier.de)

Chefredakteur: Stefan Göbel

Ständige Mitarbeiter: Dr.-Ing. Christoph Groneck, Dr.-Ing. E.h. Harry Hondius

Dipl.-Ing ETH, Thomas Johansson, Erik Körschenhausen, Dierk Lawrenz,

Thomas Naumann, Hans-Ulrich Riedel

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ein Nachdruck ist nur mit Zustimmung der Schriftleitung sowie mit Quellenangabe gestattet. Es werden nur Originalbeiträge zur Veröffentlichung angenommen.

Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen der Manuskripte voraus. Mit Namen oder Initialen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos bzw. Dias kann nicht übernommen werden.

## stadtverkehr

erscheint zehn Mal jährlich. Das Jahresabonnement kostet für das Inland 55 EUR (einschl. Versandkosten und 7 % MwSt.) und das Ausland 55 EUR (zzgl. Porto). Der Einzelheft-Preis beträgt 6,50 EUR zzgl. Porto.

Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um zwölf Monate, sofern es nicht spätestens sechs Wochen vor Ende des Bezugsjahres gekündigt wird. Die Zeitschrift kann direkt vom Verlag bezogen werden oder durch Fach- bzw. Bahnhofsbuchhandlungen.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 52 vom 1.11.2022

Druck: Hofmann Druck, Emmendingen

ISSN 0038 - 9013 – Printed in Germany