

VD / Interpellation SP-GRÜNE-GLP-Fraktion vom 3. Dezember 2024

## Wie reagiert der Kanton St.Gallen auf die Sparmassnahmen des Bundes im regionalen Personenverkehr (RPV)?

Antwort der Regierung vom 18. Februar 2025

Die SP-GRÜNE-GLP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 3. Dezember 2024 nach den Auswirkungen der Sparmassnahmen des Bundes im regionalen Personenverkehr (RPV) auf den Kanton St.Gallen und den Umgang der Regierung mit den geplanten Kürzungen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Gesunde Bundesfinanzen sind auch im Interesse der Kantone. Die Regierung ist bereit und interessiert, in verschiedenen Bereichen Effizienzmassnahmen mitzutragen.

Der regionale Personenverkehr, ob Pendler- oder Freizeitverkehr, ist ein wichtiges Element in der Schweiz und auch im Kanton St.Gallen. Die gemeinsame Bestellung durch Bund und Kantone hat sich bewährt. Die Regierung hat ihre Besorgnis zu den knapper werdenden finanziellen Mitteln bereits in Stellungnahmen an den Bund geäussert. Die Regierung fordert ausreichende Mittel für den RPV, insbesondere zur Förderung klimafreundlicher Technologien wie dem Einsatz von Elektrobussen. Eine Lastenverschiebung auf die Kantone lehnt die Regierung ab.

In der Interpellation sind nur die Massnahmen zur Angebotsfinanzierung aufgeführt. Diese spiegeln das Spannungsfeld zwischen finanziellen Einsparungen und der Förderung von Nachhaltigkeit. Die Vorschläge zielen darauf ab, die strukturellen Defizite des Bundeshaushalts zu reduzieren, stossen allerdings auf Kritik, da sie potenziell negative Auswirkungen auf die Qualität und Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs sowie auf die Erreichung umweltpolitischer Ziele haben könnten. Eine Stagnation des öV oder gar ein Angebotsabbau würde den klima- und energiepolitischen Zielen des Bundes und des Kantons St.Gallen klar widersprechen.

Der Sparvorschlag «Reduktion der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds» ist in der Interpellation nicht erwähnt. Die finanziellen Mittel müssten in den Substanzerhalt statt in den Ausbau investiert werden. Das bedeutet, der Fokus würde stärker auf den Erhalt der bestehenden Infrastruktur (Substanzerhalt) gelegt, während geplante Ausbauprojekte möglicherweise verzögert oder gestrichen werden müssten. In Anbetracht des wachsenden Mobilitätsbedarfs könnte eine reduzierte Investition in den Ausbau der Bahninfrastruktur zu Engpässen führen. Die Regierung ist deshalb interessiert, dass die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur durch ein umfassendes Mobilitätsmanagement optimiert wird.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Hat sich die Regierung bereits mit den Sparvorschlägen des Bundesrats im RPV (Kostensenkung/Erhöhung KDG, Streichung Fördergelder für alternative Antriebssysteme, Kreditrahmen RPV 2026 bis 2028) auseinandergesetzt?*

Der Regierung sind die Sparvorschläge bekannt. Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zum Entlastungspaket 2027 am 29. Januar 2025 eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist endet am 5. Mai 2025. Verbindliche Entscheide sind entsprechend noch ausstehend.

2. *Gibt es allenfalls ein Konzept, wie mit den wegfallenden Bundesgeldern für den RPV umgegangen werden soll?*

Die finanziellen Mittel des Bundes werden zunehmend knapp. Es ist nachvollziehbar, dass auch der öffentliche Verkehr seinen Beitrag leisten muss, um zur Stabilisierung der finanziellen Lage des Bundes beizutragen. Die Entwicklung der Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr (insbesondere den Ticketeinnahmen) bleibt unsicher. Sollte die Nachfrage, wie in den vergangenen Jahren, weiter steigen, könnte dies dazu führen, dass die notwendigen Abgeltungen entweder sinken oder zumindest nicht so stark ansteigen wie ursprünglich angenommen.

Zusätzliche Einnahmen könnten mit einer Reduktion der Reisen ohne gültigen Fahrausweis gesichert werden. Dem Zürcher Verkehrsverbund entgehen nach eigenen Angaben jährlich mehrere Dutzend Millionen Franken. Er hat mittlerweile den Kontrollaufwand erhöht. In der ganzen Schweiz kommt nach Angaben der Alliance SwissPass nochmals ein ähnlich hoher Betrag dazu. Der Kanton St.Gallen hat das Thema im Tarifverbund OST-WIND eingebracht und fordert wirksamere Kontrollen in Zügen und Bussen. Dies führt anfänglich zu leicht höheren Kosten, die aber mit der Zeit durch wesentlich mehr Einnahmen überkompensiert werden.

Im Bereich der alternativen Antriebe verfolgt die Regierung weiterhin eine expansive Strategie. Die Projekte sollen trotz Mehrkosten vorangetrieben werden, da sie eine zentrale Rolle in der langfristigen Klimapolitik spielen.

Die Regierung hat frühzeitig erkannt, dass die Mittel (Kantonsquote) ab dem Jahr 2027 knapper werden könnten, und hat – unter den damals geltenden Rahmenbedingungen – zusätzliche Aufwände in die Aufgaben- und Finanzplanung des Kantons integriert, um die Zukunftsfähigkeit des regionalen öffentlichen Verkehrs zu sichern. Jedoch sind die Auswirkungen der aktuell vorliegenden Sparvorschläge des Bundes ungewiss. Die Kantonsquoten sind noch nicht festgelegt und entsprechend sind die Auswirkungen auf den Kanton St.Gallen unklar.

3. *Falls nicht, welche Schritte gedenkt die Regierung in die Wege zu leiten, um sich auf all-fällige Sparmassnahmen auf Bundesebene vorzubereiten?*

In ihren Stellungnahmen hat die Regierung deutlich formuliert, dass der Bund seinen Beitrag an die Abgeltungen zu leisten hat. Eine Lastenverschiebung zu den Kantonen lehnt die Regierung ab.

4. *Plant die Regierung konkrete Massnahmen, insbesondere was die finanzielle Förderung von Elektrobussen anbelangt?*

Der Kanton St.Gallen hat bereits im Jahr 2021 eine E-Bus-Strategie erarbeitet und ist der Überzeugung, dass die Umstellung auf fossil-freie Fahrzeuge bis im Jahr 2035 erreicht werden soll. Die Umstellung auf Elektrobuse oder Busse mit alternativen Antrieben im öffentlichen Verkehr passt ebenfalls zu den Klimazielen des Bundes. Der Bund strebt an, bis im Jahr 2050 die Netto-Treibhausgasemissionen auf null zu reduzieren. Der Verkehrssektor spielt dabei eine zentrale Rolle, da er etwa ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht. Die Elektrifizierung des Verkehrs wird als eine Schlüsselmassnahme angesehen, um die Klimaziele des Bundes zu erreichen.

Spätestens im Jahr 2030, wenn die Treibstoffzollrückerstattung auch für den RPV entfällt, werden Dieselbusse ihre wirtschaftlichen Vorteile verlieren.

5. *Ist die Regierung bereit, beim Bund zu intervenieren, falls die öV-Versorgung im Kanton St.Gallen in Mitleidenschaft gezogen würde? In welcher Form könnte eine Intervention durch den Kanton St.Gallen erfolgen, z.B. über Verkehrsdirektorenkonferenz oder als Alarmsignal, wie es in anderen Kantonen verlangt wird als Protestnote an die Finanz- und Geschäftsprüfungskommissionen der beiden Kammern sowie die eidgenössischen Räte als Ganzes?*

Der Kanton St.Gallen ist mit den st.gallischen Mitgliedern des Nationalrates und des Ständerates im stetigen Kontakt. Zudem bringt er sich aktiv ein in die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs sowie in die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs.

6. *Wie weit würde der Kanton mit eigenen Mitteln versuchen, das Angebot aufrechtzuerhalten?*

Ein Leistungsabbau macht den öffentlichen Verkehr weniger attraktiv und fördert den Individualverkehr, was negative ökologische und verkehrspolitische Folgen hätte. Ein genereller Angebotsabbau ist derzeit im Kanton St.Gallen nicht vorgesehen. Vielmehr arbeitet der Kanton St.Gallen darauf hin, dass Züge und Busse besser ausgelastet sind. In der Folge profitierten die Transportunternehmen von höheren Billeiteinnahmen, der Kostendeckungsgrad wird erhöht und die Abgeltungen der öffentlichen Hand sinken. Auch wird das öV-Angebot laufend auf mögliche Effizienzsteigerungen überprüft.

Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement kann einen Beitrag zur besseren Auslastung leisten. Daher setzt die Regierung auf ein umfassendes Mobilitätsmanagement, um nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrslösungen zu fördern und den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtverkehrsleistung zu erhöhen. Gemeinsam mit den Unternehmen soll ein cleveres System etabliert werden, das den Autoverkehr insgesamt – oder zumindest in den Stosszeiten – reduziert. Dafür braucht es eine Verhaltensänderung, selbstverständlich auf freiwilliger Basis. Ein verändertes Pendlerverhalten bringt grosse Vorteile für das gesamte Verkehrssystem im Kanton und hat einen messbaren Einfluss auf die Strasse sowie auf den öffentlichen Verkehr. Der regionale Personenverkehr wird im Kanton St.Gallen auch von den Gemeinden mitgetragen. Diese sind ebenfalls von den Auswirkungen betroffen.