Datum: 08.10.2025

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
https://www.nzz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 72'549
Erscheinungsweise: täglich

Seite: 18
Fläche: 28'028 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 320021
Referenz:
c7153656-b614-459a-a715-98937ab8b0d7
Ausschnitt Seite: 1/1

Der öV ist ein Versprechen

Gastkommentar

von MARTIN CANDINAS und MICHAEL BÜTZER

TRIBÜNE

Der öffentliche Verkehr (öV) ist eine Lebensader. Ob in der Surselva, im Limmattal oder am Genfersee: Das dichte Netz aus Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn hält unser Land zusammen. Es sichert Zugang zu Arbeit, Bildung, Einkauf oder Kultur, bindet Tourismusregionen an die Städte an und entlastet die Strasseninfrastruktur. Täglich bringen unsere ÖV-Unternehmen Millionen von Menschen zur Arbeit, in die Ausbildung oder in die Freizeit. Und dies zuverlässig, platzsparend und weitgehend emissionsfrei. In letzter Zeit verzeichneten viele Transportunternehmen Passagierrekorde und zunehmende ÖV-Anteile. Unser öV ist ein Standortvorteil, den es so in keinem anderen europäischen Land gibt. Jeder Franken, der in dieses System fliesst, schützt zudem Boden und Luft und generiert einen volkswirtschaftlichen Nutzen.

Gegenwärtig treffen zwei Wellen auf den öV: Finanzdruck aus der Politik und Mehrkosten vom System. Der Bund will im Entlastungspaket 27 Hunderte Millionen aus den Verkehrsfonds streichen, während Unterhalt und Ausbau teurer werden. Und er will beim regionalen Personenverkehr sparen, was das ÖV-Angebot sowie dessen Umstellung auf alternative Antriebe unmittelbar beeinträchtigen würde.

Ohne ausreichende ÖV-Finanzierung stünden wir vor einer Abwärtsspirale: Weniger Angebote und fehlende Kapazitäten würden die Attraktivität des öV senken und der Schweiz schaden. Wird das ÖV-Angebot ausgedünnt, verlieren wir mehr als Anschlussminuten. Der regionale Zusammenhalt würde leiden, weil Randgebiete ohne verlässlichen Taktfahrplan Arbeitskräfte weniger gut halten könnten und die Erreichbarkeit für Tourismus und Freizeit leiden würden. Städte würden vermehrt mit Stau kämpfen, wenn Pendler auf das Auto auswichen.

Sparen beim öV bedeutet damit versteckte Einbussen für die Schweiz. Eine wachsende Schweiz und Sparen beim öV passen nicht zusammen. Benötigt wird Planungssicherheit und kein kurzfristiges Flickwerk mit Kürzungen. Das befristete Mehrwertsteuer-Promille im Bahninfrastrukturfonds läuft 2030 ab. Ohne seine Verlängerung fehlen jährlich 300 Millionen Franken. Zudem besteht bei der Rückzahlung der FinöV-Schulden (Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs) ein erheblicher Spielraum.

Es sind politische Entscheide nötig, damit sowohl der Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen langfristig gesichert wie auch ein kunden- und angebotsorientierter Ausbau möglich bleiben. Dabei sind jene Ausbauprojekte zu priorisieren, bei denen der Nutzen am grössten ist. Ebenfalls könnten Tram- und Metroprojekte Ballungsräume rasch und günstiger entlasten als S-Bahn-Tiefbauten.

Ein höherer Bundesanteil bei Tramlösungen würde Kapazitäten schaffen, ohne die Kantone zu überfordern. Der öV ist kein Subventionsloch, sondern eine Versicherungspolice für die Lebensqualität der Schweiz. Er garantiert Mobilität unabhängig von Alter, Einkommen oder Postleitzahl. Er ist Standortfaktor, Klimaschutzinstrument und soziale Infrastruktur in einem.

Wer diese Funktionen monetär bewerten würde, käme rasch zu dem Schluss: Nicht der öV ist zu teuer, sondern sein Ausfall wäre es. Finanzfragen sind wichtig, Effizienzsteigerungen zwingend und die Modernisierung der Netze unabdingbar, aber sie dürfen die Grundsatzfrage nicht verdecken: Welches Mobilitätsversprechen geben wir der nächsten Generation? Wenn wir unseren Kindern eine Schweiz überlassen wollen, die lebenswert, vernetzt und wirtschaftlich stark bleibt, dürfen wir den öV jetzt nicht im Stich lassen.

Politik und Bevölkerung stehen vor einer Wahl: Kurzfristige Budget-Kosmetik – oder Zukunftsinvestitionen in den öV, die sich vielfach auszahlen. Die Schweiz hat sich 2014 mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) klar zum öV bekannt. Sie sollte den Mut finden, dieses Versprechen zu erneuern.

Martin Candinas ist Präsident des Informationsdiensts für den öffentlichen Verkehr (Litra) und Nationalrat (GR, Die Mitte); **Michael Bützer** ist Geschäftsführer von Litra.

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG

ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch