

Initiative «Für eine gerechte und nachhaltige Politik im öffentlichen Verkehr (für kostenlosen öffentlichen Verkehr)»

Agissons gefährdet die nachhaltige, gemeinwohlorientierte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz

Warum ist der SEV gegen die Agissons-Initiative?¹

⇒ **Auch Gratis-öV kostet**

Allein im RPV und Ortsverkehr werden bei Annahme der Initiative rund 4'000 Mio. CHF aus Billettverkäufen fehlen.

⇒ **Die Initiative gefährdet die nachhaltige Finanzierung des öV**

In Wirklichkeit wird mit der Initiative die öV-Finanzierung nicht neu geregelt, sondern die Beschlüsse über die künftige Finanzierung an die Bundesversammlung delegiert. Die Bundesversammlung entscheidet dann, wie der öV zukünftig finanziert wird und wie viel er kosten darf.

⇒ **Die Initiative führt zu Kostendruck im öV**

Die Initiative provoziert eine parteipolitische Debatte über die Finanzierung des öV, mit dem Ergebnis, dass dem öV wahrscheinlich weniger Mittel zur Verfügung stehen als heute. Der resultierende Kostendruck befeuert Liberalisierungsbestrebungen. Um möglichst billige Angebote zu finden, droht die vermehrte Ausschreibung von Leistungen, wie es das Personenbeförderungsgesetz (PBG) im Grundsatz vorschreibt. Das hätte schlimme Auswirkungen auf Qualität, Sicherheit und auf die Anstellungsbedingungen, weil guter öV kostet.

⇒ **Gefährliche Vermischung von Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung**

Die Initiative hebt die klare Trennung von Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung auf.

⇒ **Die Initiative gefährdet Arbeitsplätze**

Die Besteuerung der Lohnsumme erhöht die Lohnnebenkosten, was zur Verteuerung der Arbeit führt.

⇒ **ÖV-Angebot ist Schlüssel zum Umsteigen, nicht der Preis**

Es ist fraglich, ob die Initiative am richtigen Punkt ansetzt, um das Umsteigen auf den öV zu erreichen. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass es vielmehr Faktoren wie Angebotsausbau, Zugänglichkeit und Reisezeit sind, die sich positiv auf die Verkehrsverlagerung auswirken. Daher ist die Initiative kontraproduktiv, weil sie in ihrer generellen Stossrichtung zwangsläufig dazu führt, dass die finanziellen Mittel für den öV knapper werden, so dass das nötige Geld für den Angebotsausbau fehlt.

¹ Grundhaltung SEV zu Gratis-öV, siehe Erläuterungen 2.4

Argumente

Auch Gratis-öV kostet!^{2/3}

Die Kosten selbst sowohl für Betrieb als auch für Infrastruktur des öV bleiben gleich, wenn die Benützung unentgeltlich ist. Mit der Initiative wird der öffentliche Verkehr (öV) also nicht einfach kostenlos, vielmehr müssen dann die Kosten auf andere Weise finanziert werden. Fallen die Einnahmen aus Billetten und Abonnements weg, müssen auch diese Einnahmefälle kompensiert werden, bspw. durch die öffentliche Hand bezahlt. Für den öV insgesamt bedeutet das hochgerechnet Mehrausgaben für die öffentliche Hand von rund 7'000 Mio. CHF pro Jahr.

Allein im RPV und Ortsverkehr werden bei Annahme der Initiative rund 4'000 Mio. CHF aus Billettverkäufen fehlen.

Die Initiative gefährdet die nachhaltige Finanzierung des öV!⁴

Die Initiative sieht vor, dass der öV zukünftig durch einen neu zu schaffenden Fonds finanziert wird, der sich aus den Einnahmen aus dem Fernverkehr, einer neu zu schaffenden Unternehmens-Mobilitätssteuer, einer Zusatzsteuer auf SUV- und Luxusautos sowie aus der Umlagerung von NAF-Geldern öffnet.

Zwar schreibt die Initiative fest, aus welchen Mitteln dieser Fonds gespeist werden soll, aber bis auf die Einnahmen aus dem Fernverkehr gibt es diese Finanzierungsquellen noch gar nicht. Die Bundesversammlung müsste also zuerst eine Unternehmens-Mobilitätssteuer und eine Zusatzsteuer auf SUV- und Luxusautos einführen. Ob sie das tatsächlich tun würde und wie hoch die Einnahmen aus diesen neuen Steuern tatsächlich wären, lässt sich nicht seriös voraussagen. Hinzu kommt: Angesichts der aktuellen politischen Mehrheitsverhältnisse ist es unrealistisch zu glauben, dass das Parlament neue Steuern beschliesst, um Mindereinnahmen des öV zu kompensieren. Es ist vollkommen unkalkulierbar, ob und wie die fehlenden Billetteinnahmen ersetzt werden können.

Unklar ist auch, ob Kantone und Gemeinden wie bisher zur Finanzierung des öV-Angebots beitragen.

In Wirklichkeit wird mit der Initiative die öV-Finanzierung nicht neu geregelt, sondern die Beschlüsse über die künftige Finanzierung an die Bundesversammlung delegiert. Die Bundesversammlung entscheidet dann, wie der öV zukünftig finanziert wird und wie viel er kosten darf.

Die Initiative führt zu Kostendruck im öV!

Anstatt die zweckgebundene, zuverlässige und nachhaltige öV-Finanzierung zu garantieren, verschärft die Initiative den anhaltenden Kostendruck weiter. Es liegt auf der Hand, dass die wegfallenden Verkehrserträge zumindest teilweise durch Kürzungen, Einsparungen und Effizienzsteigerungen ersetzt werden müssten.

Die Initiative provoziert eine parteipolitische Debatte über die Finanzierung des öV, mit dem Ergebnis, dass dem öV wahrscheinlich weniger Mittel zur Verfügung stehen als heute. Der resultierende Kostendruck befeuert Liberalisierungsbestrebungen. Um möglichst billige Angebote zu finden, droht die vermehrte Ausschreibung von Leistungen, wie es das Personenbeförderungsgesetz (PBG) im Grundsatz vorschreibt. Das hätte schlimme Auswirkungen auf Qualität, Sicherheit und auf die Anstellungsbedingungen, weil guter öV kostet.

Gefährliche Vermischung von Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung!

Die Initiative hebt die klare Trennung von Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung auf. Das führt zu einer gefährlichen Vermischung von Betrieb und Infrastruktur. Dringend benötigte Mittel für den Betrieb könnten fehlen, wenn zu viel in Infrastrukturprojekte investiert wird.

Die Initiative gefährdet Arbeitsplätze!

Die Besteuerung der Lohnsumme erhöht die Lohnnebenkosten, was zur Verteuerung der Arbeit führt. Höhere Arbeitskosten senken die Rentabilität und schaffen Druck Kosten einzusparen und die Effizienz zu steigern. Wenn die Arbeit auf diese Weise verteuert wird, geraten Löhne und Arbeitsplätze in Gefahr.

Die Initiative lässt zu viele Fragen offen!^{5/6/7}

Völlig unklar bleibt auch, wie dieser neue Fonds zur Finanzierung des öV verwaltet werden soll. In der Initiative wird lediglich ein «unabhängiges Gremium» erwähnt, das aus Vertreter:innen der öffentlichen Hand, der Transportunternehmen (TU), der Gewerkschaften und Personalverbände sowie der Nutzer:innen zusammengesetzt sein soll. Konkreter wird die Initiative nicht.

Damit hat die Initiative tiefgreifende Auswirkungen auf die bestehenden Verfahren zur Angebotsplanung, Bestellung und Regelung der Arbeitsbedingungen. Diese Verfahren sind bisher auf kommunaler, kantonaler oder betrieblicher Ebene angesiedelt. Mit der Schaffung eines Bundesfonds und dessen Verwaltung durch ein «unabhängiges Gremium» aus Vertreter:innen verschiedener Interessensgruppen werden Angebotsplanung, Bestellung und Arbeitsbedingungen miteinander vermischt und auf die nationale Ebene gehoben. Das macht die Entscheidungsfindung kompliziert, schwerfällig und schwierig und hebt die unternehmerischen Entscheidungen der Verkehrsunternehmen, die regionale Diversität und auch die Tarifautonomie der GAV-Partner aus.

² Kosten öV Schweiz, siehe Erläuterungen 2.5.1

³ Einnahmen im öV Schweiz, siehe Erläuterungen 2.5.2

⁴ Finanzierung öV Schweiz, siehe Erläuterungen 2.5.3

⁵ Auswirkungen auf sozialpartnerschaftliche Beziehungen, siehe Erläuterungen 2.6

⁶ Auswirkungen auf Bestellverfahren und Vergabe, siehe Erläuterungen 2.7

⁷ Finanzierung Fernverkehr, siehe Erläuterungen 2.8

Übergangsbestimmungen: zu knappe Finanzierung!

Die vorgesehene Finanzierung in der Höhe von 1% bis 2% des BIP reicht nicht aus, um die wegfallenden Verkehrserträge und die Abgeltungen aus öffentlichen Mitteln zu ersetzen. Dies gilt umso mehr, wenn aus dem neu zu schaffenden Finanzierungsfonds auch der BIF mitfinanziert werden soll.

ÖV-Angebot ist Schlüssel fürs Umsteigen, nicht der Preis!⁸

Die Grundüberlegung der Initiative basiert darauf, dass die Menschen mit der unentgeltlichen öV-Benützung zum Umsteigen bewegt werden können. Diese Grundüberlegung lässt sich anhand von Beispielen kostenlosen öVs nicht empirisch belegen. Stattdessen ist in diesen Fällen eine starke Zunahme des induzierten Verkehrs zu beobachten, wohingegen die Auswirkungen auf den Modalsplit gering sind.⁹ Die ersten Erfahrungen aus dem Kanton Genf bestätigen ebenfalls diese Erkenntnis. Seit 2025 erhalten unter 25jährige und über 65jährige kostenlos ein öV-Abo für den Kanton Genf. Zwar hat die Anzahl der bezogenen Abos massiv zugenommen und auch die Anzahl beförderter Personen stieg 2025 um 3.3%, doch eine signifikante Veränderung des Modalsplits konnte bisher nicht festgestellt werden.¹⁰

Es ist fraglich, ob die Initiative am richtigen Punkt ansetzt, um das Umsteigen auf den öV zu erreichen. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass es vielmehr Faktoren wie Angebotsausbau, Zugänglichkeit und Reisezeit sind, die sich positiv auf die Verkehrsverlagerung auswirken. Daher ist die Initiative kontraproduktiv, weil sie in ihrer generellen Stossrichtung zwangsläufig dazu führt, dass die finanziellen Mittel für den öV knapper werden, so dass das nötige Geld für den Angebotsausbau fehlt.

Fazit

Die verstärkte Politisierung der öV-Finanzierung und die Vermischung von Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung wirken destabilisierend auf den öV. Die zunehmende Unvorhersehbarkeit schadet der Planungssicherheit. Ohne diese Sicherheit fehlt aber die Grundvoraussetzung, das öV-Angebot gezielt weiterentwickeln zu können. Die Initiative gefährdet die nachhaltige und solide öV-Finanzierung aus Verkehrserträgen und öffentlichen Geldern. Die Vorschläge, wie die wegfallenden Billetteinnahmen gegenfinanziert werden sollen, sind unausgegoren und politisch nicht umsetzbar. Man muss befürchten, dass dann nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen, um das bestehende öV-Angebot zu finanzieren. Dementsprechend wird sich der Kostendruck im öV weiter erhöhen, was zu Verschlechterungen des Angebots, der Qualität und der Arbeitsbedingungen führt.

Erläuterungen

Was will die Initiative?

Die Benutzung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) und des Ortsverkehrs soll unentgeltlich sein und die Tarife im Fernverkehr (FV) massiv gesenkt werden.

Wie soll der öV zukünftig finanziert werden?

Die bestehenden Finanzierungsmechanismen des öV sollen grundlegend verändert werden. Es soll ein neuer Fonds geschaffen werden, der sich folgendermassen aufnet:

Einnahmen aus Fernverkehr

Unternehmens-Mobilitätssteuer basierend auf der Lohnsumme

Zusatzsteuer auf SUV- und Luxusautos

Umlagerung von NAF-Geldern

Betrieb

Ortsverkehr und RPV sollen vollständig aus diesem Fonds finanziert werden. Die Finanzierung des FV ist unklar. Einerseits sollen die Fahrgäste für die Benutzung weiterhin bezahlen müssen. Dazu soll bspw. ein fakultatives GA für höchstens CHF 1'095.- angeboten werden. Andererseits ist vorgesehen, die unentgeltliche Benutzung auf den FV auszudehnen.

Infrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur soll weiterhin über den bestehenden Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Allerdings sieht die Initiative vor, dass auch Mittel aus dem neuen Fonds zur Betriebsfinanzierung, in den BIF eingezahlt werden.

⁸ Verlagerungseffekte von Preissmassnahmen, siehe Erläuterungen 2.9

⁹ Arnold, Tobias; von Arx, Widar, Oechslin, Lukas; Weibel, Christian; Stiebe, Michael; Haefeli Ueli (2024): Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr. Bericht zuhanden des Bundesamts für Verkehr. Luzern.

¹⁰ <https://www.rts.ch/info/regions/geneve/2026/article/geneve-gratuite-des-tpg-pour-les-jeunes-bilan-a-53-6-millions-29158943.html>

Eidgenössische Volksinitiative «Für eine gerechte und nachhaltige Politik im öffentlichen Verkehr»

Initiativtext

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 81a Öffentlicher Verkehr

¹ Bund und Kantone sind verantwortlich für die Umsetzung einer Politik, die den Anforderungen an die starke Nachhaltigkeit und die soziale Gerechtigkeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs entspricht, namentlich indem sie:

- a. eine Entwicklung eines öffentlichen Verkehrs von hoher Qualität sowie eine ausreichende, gerechte und kohärente Erschliessung aller Landesgegenden auf der Schiene, per Tram, Bus, Schiff und Seilbahn sicherstellen;
- b. den Zugang zum öffentlichen Verkehr sicherstellen, namentlich durch die Einführung der Unentgeltlichkeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs, mit Ausnahme des Fernverkehrs, für den ein fakultatives Generalabonnement zu einem solidarischen Tarif von höchstens 1095 Franken pro Jahr angeboten wird; die Unentgeltlichkeit kann ausgedehnt werden; für den Fernverkehr bleibt eine ergänzende Tarifgestaltung möglich; allen Personen unter 26 Jahren, den Studierenden, den Lernenden und den Bezügerinnen und Bezüglern von Leistungen der Alters- und Hinterlassenenversicherung, der Invalidenversicherung, der Erwerbsersatzordnung, der Arbeitslosenversicherung und der Sozialhilfe wird die generelle Unentgeltlichkeit gewährt;
- c. bei ihrem Handeln berücksichtigen, dass es das Ziel sein muss, den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität zu verlagern;
- d. alle anderen notwendigen Massnahmen ergreifen, um die Umsetzung dieser Politik zu begünstigen.

² Diese Politik wird über einen Fonds finanziert. Mit dem Fonds wird auch der Bahninfrastrukturfonds gespeist, um den Erhalt und die Entwicklung der Infrastruktur zu ermöglichen. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- a. der Reinertrag der Einnahmen aus dem Fernverkehr nach Absatz 1 Buchstabe b;
- b. eine Abgabe auf der Lohnsumme der Unternehmen, mit Ausnahme von Selbstständigerwerbenden und Unternehmen mit weniger als elf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern;
- c. zusätzliche und progressive Beiträge beim Erwerb und bei der Zulassung der Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs mit grossem Hubraum und der Luxusklasse gemäss den Kriterien Leistung, Gewicht, Emissionen und Wert, ohne dass die Steuerhoheit der Kantone beeinträchtigt wird;
- d. ein Übertrag eines Teils der Einnahmen des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr.

³ Die Governance des Fonds wird von einem unabhängigen Organ sichergestellt, das zu gleichen Teilen aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinwesen, der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, der Sozialpartner und der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besteht.

Art. 86 Abs. 2bis

^{2bis} Ein Teil des Fonds, mit Ausnahme der Anteile, die für die Agglomerationsprogramme und den Bahninfrastrukturfonds vorgesehen sind, wird zur Finanzierung des Fonds nach Artikel 81a Absatz 2 auf diesen übertragen.

Art. 87a Abs. 2 Bst. e

² Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- e. ein Übertrag eines Teils des Fonds nach Artikel 81a Absatz 2.

Grundhaltung SEV zu Gratis-öV

Der SEV ist aus verkehrs- und finanzpolitischen Überlegungen skeptisch gegenüber generellem Gratis-öV. Die Finanzierung des öV muss gesichert sein. Wenn der öV für die Fahrgäste unentgeltlich werden soll, muss vorab die Finanzierung seriös geklärt sein, es müssen die wegfallenden Einnahmen durch gesicherte und zweckgebundene Finanzierung ersetzt werden. Die Finanzierung durch Angebotsabbau und/oder Einsparungen beim Personal lehnt der SEV ab. Die Schweiz braucht eine erfolgreiche Klimapolitik, ein gutes Angebot und attraktive Arbeitsbedingungen auch für die Beschäftigten im öV, um die Qualität aufrecht zu erhalten.

Hintergrundinfos zum öV-System der Schweiz

Was kostet der öffentliche Verkehr in der Schweiz?

Kosten ¹¹	Insgesamt	Schiene ¹²	Strasse ¹³
Verkehrsmittelkosten ¹⁴ (2023)	8'530 Mio. CHF	4'967 Mio. CHF	3'565 Mio. CHF
Infrastrukturkosten (2023)	5'841 Mio. CHF	5'226 Mio. CHF	615 Mio. CHF
Davon ¹⁵ :		Betrieb: 654 Mio. CHF Substanz: 3'142 Mio. CHF Ausbau: 1'009 Mio. CHF	Agglomerations- / Ortsverkehr: 129 Mio. CHF

Einnahmen im öffentlichen Verkehr¹⁶

Fernverkehr	2'867 Mio. CHF	
Regionaler Personenverkehr	2'355 Mio. CHF	2'203 Mio. CHF
Schiene	2'176 Mio. CHF	
Strasse	179 Mio. CHF	
Ortsverkehr	1'588 Mio. CHF	2'141 Mio. CHF
Total	6'811 Mio. CHF	4'344 Mio. CHF

Wie wird der öffentliche Verkehr in der Schweiz finanziert?

Personenverkehr	Verkehrsart	Finanzierung
Betrieb	Fernverkehr	Eigenwirtschaftliche Finanzierung Erträge aus Geschäftstätigkeit
	Regionaler Personenverkehr	Bestelltes Angebot von Bund und Kanton Verkehrserträge Abgeltungen Bund und Kantone (ungedeckten Kosten nach Planrechnung, je hälftig von Bund und Kantonen aus allgemeinen Mitteln)
	Ortsverkehr	Bestelltes Angebot von Kanton und Gemeinde Verkehrserträge Abgeltungen Bund und Kantone (ungedeckten Kosten nach Planrechnung, je hälftig von Kantonen und Gemeinden aus allgemeinen Mitteln)
Personenverkehr	Verkehrsart	Finanzierung
Infrastruktur	Schiene ¹⁷	Bahninfrastrukturfonds (BIF) Allgemeine Bundesmittel Mehrwert- und Mineralölsteuer Schwerverkehrsabgabe Kantonsbeitrag Direkte Bundessteuer
	Strasse ¹⁸	Agglomerationsprogramme (NAF) Mineralölsteuer Automobilsteuer Autobahnvignette

11 Quellen: BFS Aktuell (2026): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2023. BFS: Neuchâtel.

12 Eisenbahn

13 Autobusse, Trolleybusse, Trams

14 Anschaffung, Betrieb und Unterhalt (inkl. Personalkosten)

15 Quellen: EFV (2024): Voranschlag 2025. Schweizerische Eidgenossenschaft: Bern.

16 Quellen: BFS Aktuell (2026): Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2023. BFS: Neuchâtel; SBB Finanzbericht 2023; Finanzbericht 2023 BLS AG; Geschäftsbericht 2023 SOB;

17 Eisenbahn

18 Autobusse, Trolleybusse, Trams

Auswirkungen auf sozialpartnerschaftliche Beziehungen

Die Aushandlung von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) zur Regelung der Arbeitsbedingungen wird in einer Konstellation wie sie die Initiative vorsieht, erschwert, wenn nicht unmöglich, da neben Arbeitgeber:innen und Arbeitnehmer:innen weitere Interessengruppen involviert wären. Das führt zu einer Schwächung der Verhandlungsposition der Gewerkschaften und zu einer Beschneidung der unternehmerischen Freiheit und Entscheidung der VUs. Die Tarifautonomie ist nicht mehr gewährleistet.

Auswirkungen auf Bestellverfahren und Vergabe

Zu klären ist zudem, wie zukünftig Bestellverfahren und Vergabe von öV-Angeboten erfolgen sollen. Können die bestehenden Verfahren beibehalten werden, oder müssen diese an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden? Heute ist die öffentliche Hand sowohl Besteller als auch Bezahler, insbesondere die Kantone spielen eine Schlüsselrolle bei der Festlegung und Bestellung des öV-Angebots. Die Fragen der Bestellung und der Finanzierung des öV-Angebots sind eng miteinander verknüpft. Eine Änderung der Finanzierung wird sich deshalb unmittelbar auf das Zusammenspiel zwischen Finanzierung und Bestellung auswirken. Wahrscheinlich muss das gesamte öV-Angebot dann weitgehend auf nationaler Ebene definiert werden. Es besteht deshalb die Gefahr, dass der regionale und lokale Fokus verloren gehen.

Finanzierung Fernverkehr

Vage bleibt die Initiative auch in der Frage, wie der Fernverkehr zukünftig finanziert werden soll. Zwar ist der Fernverkehr gemäss Initiativtext ausgenommen, trotzdem macht die Initiative diesbezüglich Vorgaben. So soll ein freiwilliges GA zu einem Solidaritätspreis von höchstens CHF 1'095 angeboten werden. Preislich würde ein GA noch ein Viertel des heutigen Preises. Wie sich das auf die Einnahmen von BLS, SBB und SOB auswirkt, lässt sich nicht prognostizieren. Eine Preispolitik, die dazu führt, dass die Einzeltarife im Fernverkehr massiv erhöht werden, um die Mindereinnahmen zu kompensieren, wäre die schlimmste denkbare Folge. Die Initiative zielt längerfristig darauf ab, auch den Fernverkehr unentgeltlich zu machen.

Verlagerungseffekte von Preismassnahmen

Auszug aus Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (Arnold, Tobias; von Arx, Widar, Oechslin, Lukas; Weibel, Christian; Stiebe, Michael; Haefeli Ueli (2024): Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr. Bericht zuhanden des Bundesamts für Verkehr. Luzern. S. 79ff.):

Modal-Shift

...

Eine radikale Umsetzung einer Pricing-Massnahme bestünde in der Einführung eines Gratis öV. Hierzu können international diverse Beispiele angeführt werden.

In der deutschen Stadt Templin wurde 1997 ein kostenfreier öV eingeführt. Die Fahrgastzahlen haben um den Faktor 12 zugenommen. Die Zunahme ist in grossen Teilen auf eine deutlich höhere Nachfrage bei Kindern und Jugendlichen zurückzuführen. Insgesamt hat die Zunahme jedoch auf einem eher tiefen Niveau stattgefunden. Nur 10 bis 20 Prozent der öV-Fahrten wären sonst mit dem Auto unternommen worden; der Grossteil der Verlagerungseffekte fand vom Fuss- und Veloverkehr zum öV (30 bis 40% respektive 35 bis 50%) statt (Storchmann, 2003).

2012 wurde in der estnischen Hauptstadt Tallinn ein kostenfreies öV-Angebot eingeführt. Den Ausführungen von Cats et al. (2017) folgend stiegen im ersten Jahr die Anzahl öV-Fahrten um 14 Prozent. Bezogen auf die Anzahl Wege erhöhte sich der öV-Anteil am Gesamtverkehr im ersten Jahr um 8 Prozentpunkte von 55 auf 63 Prozent. Gleichzeitig hat der Anteil Wege mit dem MIV von 32 auf 29 Prozent um 3 Prozentpunkte abgenommen. Der Anteil Wege zu Fuss ist von 12 Prozent fast um die Hälfte auf 7 Prozent zurückgegangen (-5 Prozentpunkte), während der Anteil Velowege unverändert bei 1 Prozent liegt. Eine Berechnung auf Basis der zurückgelegten Distanzen liegt nicht vor.

In der norwegischen Stadt Stavanger wurde für einen kurzen Zeitraum zwischen August und Dezember 2011 ein kostenfreier Busdienst im Stadtzentrum eingeführt. Das eigentliche Ziel der Massnahme, die Reduktion der Anzahl Autofahrten, konnte gemäss eigenen Angaben der Stadt jedoch nicht erreicht werden. Fast die Hälfte der Fahrten wären ohne ein kostenfreies öV-Angebot zu Fuss unternommen worden. Ebenfalls zeigte sich, dass der öV in erster Linie ein beliebter Ort zum Verweilen wurde und insbesondere bei jungen Personen ein hoher induzierter Verkehr die Folge war (Cats et al., 2017, S. 1087 f.).

In der belgischen Stadt Hasselt wurde 1996 ein kostenfreier öV eingeführt. Die Fahrgastzahlen nahmen um den Faktor 10 zu, wobei mehr als die Hälfte der Fahrgäste Fuss- und Velowege substituierten und ein hoher Anteil induzierter Verkehr anzunehmen ist (der jedoch nicht systematisch untersucht wurde). Insgesamt bewegte sich der Marktanteil des öV auch nach mehr als zehn Jahren im tiefen einstelligen Prozentbereich und es verfügten immer noch rund 90 Prozent der Haushalte in der Stadt über ein Auto. 2014 wurde das Gratisangebot abgeschafft (Goeverden et al., 2006).

In der französischen Stadt Aubagne sowie den umliegenden Gemeinden kann der öV seit 2009 kostenlos genutzt werden. Die Fahrgastzahlen sind um 142 Prozent gestiegen, wobei rund die Hälfte der neuen öV-Nutzenden früher das Auto oder das Motorrad nutzten, 20 Prozent gingen zu Fuss und 10 Prozent waren zuvor mit dem Fahrrad unterwegs (Kęłowski, 2018).

• In der französischen Stadt Dünkirk ist der öV seit 2018 gratis. Die Anzahl der Fahrten sind unter der Woche um 65 Prozent und am Wochenende um 125 Prozent gestiegen, wobei im Durchschnitt 33,2 Prozent der Fahrten induziert sind (Killer et al., 2022).

Seit 2020 ist in Luxemburg der öV gratis. Die Studie von Bigi et al. (2023) kommt zum vorläufigen Schluss, dass 10 Prozent der

Autonutzenden auf den öV umstiegen. Die Autoren/-innen finden somit durchaus Effekte, resümieren aber auch, dass die Modalsplit-Veränderungen bei Pendlern/-innen unter den Erwartungen blieben und die Stausproblematik auf den Strassen weiterhin nicht gelöst ist.

...

Induzierter Verkehr

Die in internationalen und nationalen Studien berechneten Preiselastizitäten zeigen den Effekt einer Preisveränderung auf die Nachfrage des öV auf. Unberücksichtigt bleiben bei einer solchen Betrachtung die induzierten Effekte. So kann eine Preisreduktion zu einer erhöhten öV-Nachfrage führen, ohne dass die Nachfrage bei anderen Verkehrsmitteln sich (wesentlich) verändert.

Zumindest Anhaltspunkte zu induzierten Effekten geben Kreuzpreiselastizitäten. Die Kreuzpreiselastizität gibt zum Beispiel an, wie sich die Nachfrage nach dem MIV prozentual verändert, wenn sich das Preisniveau beim öV um 1 Prozent erhöht. Litman (2021) beziffert die Kreuzpreiselastizität zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem MIV als deutlich geringer als die Preiselastizität beim öffentlichen Nahverkehr, sie kann seiner Meta-Studie zufolge in der langen Frist jedoch bis zu 0,4 betragen. Zu einem anderen Ergebnis kommt Storchmann (2003) in seiner nach verschiedenen Verkehrszwecken differenzierten Analyse der Kreuzpreiselastizitäten in Deutschland. Er beziffert diese lediglich auf 0,017; also praktisch auf 0. Dies trifft insbesondere auch auf den Freizeitverkehr zu, der nur eine Kreuzpreiselastizität von 0,005 aufweist. Insgesamt ist der Forschungsstand zu Kreuzpreiselastizitäten heterogen. In der Tendenz scheint sich jedoch zu zeigen, dass ein Grossteil der Preiselastizitäten für den öV auf induzierten und nicht auf verlagerten Verkehr zurückzuführen ist.

Beispiele aus der Praxis machen deutlich, dass bei unilateralen Preismassnahmen beim öV von starken induzierten Effekten ausgegangen werden muss. Dies zeigen die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket in Deutschland oder die Beispiele zu kostenlosen öV-Angeboten. Zu Letzteren kann hinsichtlich der Übertragbarkeit auf die Schweiz klar festgehalten werden: Ein kostenfreier und damit vollsubventionierter öV hätte für den Staat immense Mehrkosten zur Folge (Subventionen und Investitionen in Infrastruktur, um erhöhte Nachfrage aufzufangen). Selbst wenn man diese Aspekte ausser Acht lässt, ist ein gratis öV-Angebot aufgrund der hohen induzierten Effekte nicht erstrebenswert.

Wie die Erfahrungen aus der Praxis und wissenschaftlichen Studien zeigen, greift die einseitige Fixierung auf den Preis zu kurz. Preisreduktionen bzw. Gratis-öV allein reichen nicht aus, um eine markante und nachhaltige Modalsplit-Änderung zu bewirken. Andere Faktoren wie die Angebotsqualität, Zugänglichkeit oder Reisezeit, aber auch persönliche Einstellung zu den Verkehrsmitteln spielen ebenfalls eine wesentliche Rolle.