Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Januar 2025

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Aktenzeichen: BAV-313.00-19/2/5/1
Geschäftsfall:

1. Vernehmlassungsverfahren

1.1. Vernehmlassungsgegenstand

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende RPV-Angebot für zwei Jahre und dessen Kosten fest. Die Leistungen werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Seit dem Jahr 2018 plant der Bund die für die Abgeltung erforderlichen Mittel in diesem Bereich über einen jeweils für vier Jahre geltenden Verpflichtungskredit. Vor dem Hintergrund einer Änderung der Bestellperioden des RPV, die zur Harmonisierung mit den Perioden der Leistungsvereinbarungen Infrastruktur umgesetzt wurde, sollen mit dieser Vorlage die Mittel für einen Zeitraum von nur drei Jahren, das bedeutet für die Jahre 2026 bis 2028 festgesetzt werden.

Am 26. Juni 2024 beauftragte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), eine Vernehmlassung zum Entwurf einer Botschaft an das Parlament und zu einem Bundesbeschlussentwurf für die Festlegung der Mittel für den Zeitraum 2026-2028 durchzuführen. Darin wurde vorgeschlagen, ein Budget von 3496 Millionen Franken für die Finanzierung der Leistungen des RPV im Dreijahreszeitraum zu gewähren.

Mit der Vorlage sollen Elemente zur Beantwortung der folgenden parlamentarischen Vorstösse eingebracht werden:

2022 P 20.3328 Nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr (N 17.03.2022, Clivaz)

2022 M 22.3229 Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr? (S 06.12.2022, Maret N 03.05.2023)

Der erläuternde Bericht zeigt, dass der Bund bereits heute einen wichtigen Beitrag zugunsten eines nachhaltigen Tourismusverkehrs leistet. Wenngleich der Bund für den touristischen Verkehr nicht unmittelbar zuständig ist, werden dessen Bedürfnisse insbesondere in den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur oder des Verkehrsangebots berücksichtigt.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit RPV für die Jahre 2026 bis 2028 wurde vom 26. Juni bis 18. Oktober 2024 durchgeführt. Es war an 198 Adressaten gerichtet, darunter die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die nationalen Wirtschaftskreise, die nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) abgegoltenen Transportunternehmen (TU), die schweizerischen Tarifverbünde und weitere Organisationen.

2. Vernehmlassungsergebnisse

2.1. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 59 Stellungnahmen beim BAV eingegangen.

Gruppen	Adressaten	Eingegangene Antworten
1. Kantone, Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	26
2. Politische Parteien (in der Bundesversammlung vertreten)	12	6
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	6
5. Nach dem PBG abgegoltene Transportunternehmen (TU)	117	5
6. Tarifverbünde	17	0
7. Organisationen	14	13
Total	198	59

Anhang 1 enthält die detaillierte Liste der Teilnehmenden, die eine Stellungnahme abgegeben haben, zusammen mit den verwendeten Abkürzungen.

Alle Kantone und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben sich zur Vernehmlassung geäussert.

Die folgenden RPV-Betreiber haben eine Stellungnahme abgegeben: Schweizerische Bundesbahnen (SBB), PostAuto AG (PAG), Rhätische Bahn AG (RhB), transports publics genevois (TPG), Bus und Service AG (BuS). Zusätzlich haben der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Interessensgemeinschaft RAILplus Stellung genommen. Daher ist davon auszugehen, dass die wichtigsten Beteiligten des regionalen Personenverkehrs (kantonale Besteller und Betreiber) sich geäussert haben.

Im Übrigen haben 6 politische Parteien eine Stellungnahme abgegeben: Die Mitte, FDP, SP, SVP, EVP und GRÜNE Schweiz.

Daneben haben zahlreiche Verbände und Organisationen ihre Meinung mitgeteilt: Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), der Schweizerische Städteverband (SSV) , Economiesuisse, der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV), der Schweizer Bauernverband (SBV), der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), der Schweizerische Gewerbeverband (sgv) und Travail.Suisse, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), der Personalverband transfair, die *Conférence des Transports de la Suisse occidentale* (CTSO), die *Fédération des Entreprises Romandes* (FER SR), der Schweizer Tourismus-Verband (STV), der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), die Eidgenössische Kommission für Konsumentenfragen (EKK), Pro Bahn Schweiz, und die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV) haben sich ebenfalls geäussert. Die Anzahl Antworten ist damit zufriedenstellend.

2.2. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die Vernehmlassung sah keinen spezifischen Fragebogen vor, aber die Analyse zeigt, dass die abgegebenen Stellungnahmen sich hauptsächlich auf den vorgeschlagenen Betrag für den RPV-Verpflichtungskredit beziehen.

Weitere häufig genannte Themen der Vernehmlassungsteilnehmer waren insbesondere die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs, das Thema Nachfrageprüfung (Überarbeitung der Kriterien zur Feststellung von Überangeboten), Tarifmassnahmen und die Rollen zwischen Bund und Kantone im Bereich RPV. Die Behandlung der zwei parlamentarischen Vorstösse wurde auch kommentiert. Diese verschiedenen behandelten Themen werden im Folgenden zusammengefasst. Jede Stellungnahme kann jedoch in ihrer Gesamtheit auf der Publikationsplattform des Bundesrechts eingesehen werden[1].

2.2.1 Höhe des Kreditbetrags

In der Vernehmlassungsvorlage wurde vorgeschlagen, für die Abgeltung der Leistungen des RPV, die im Fahrplanjahr 2026 sowie in der Bestellperiode 2027–2028 bestellt werden, einen Verpflichtungskredit von 3496 Millionen Franken bereitzustellen. Wie im erläuternden Bericht geäussert ermöglicht dieser Betrag, den Ausbau der Verkehrsleistungen über die bestehenden Leistungen hinaus und die Folgekosten der hierfür als notwendig erachteten Investitionen (neues Rollmaterial, Sanierung von Unterhaltsanlagen oder Verbesserung von Fahrgastinformations- bzw. Betriebsleitsystemen u. a. m.) zu finanzieren. Zudem dient er dazu, den Übergang zu elektrischen Fahrzeugen einzuleiten und zu unterstützen sowie die Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten im öffentlichen Verkehr dauerhaft zu sichern. Die Folgen der Coronavirus-Pandemie für den RPV, die sich ausserordentlich stark auf den letzten Verpflichtungskredit (2022–2025) auswirkten, werden als abgewickelt betrachtet. Im Vergleich zum Voranschlag des Bundes für das Jahr 2025 fallen die in dieser Vorlage vorgeschlagenen Beträge leicht höher aus; sie sollten es erlauben, auch in Zukunft einen attraktiven öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und gleichzeitig die finanziellen Vorgaben des Bundes zu berücksichtigen. Dies erfordert jedoch Anstrengungen von den Unternehmen in dem Sinne, dass ihre Effizienz wieder mindestens das Vorkrisenniveau erreicht und sie womöglich prioritäre Vorhaben bestimmen müssen.

Kreditbetrag von einer Minderheit als ausreichend bezeichnet

Nur sechs Teilnehmer haben explizit dem Kreditvorschlag grundsätzlich zugestimmt: Es handelt sich um die Kantone OW und ZG, die Mitte, FER SR, die EKK und der sgv. Der Kanton NW nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bund dem öV eine grosse Bedeutung zumisst und entsprechend bereit ist, für den öV zusätzliche Mittel bereitzustellen. Die Mitte weist darauf hin, dass die angespannte Finanzlage des Bundes nicht ignoriert werden kann. In diesem Zusammenhang sind in den kommenden Jahren möglicherweise Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe bei den Beträgen, die zur Abgeltung der RPV-Leistungen bereitgestellt werden, zu erwarten, um die Ausgaben zu senken und die Bundesfinanzen zu sanieren. Die Mitte ist jedoch zurückhaltender gegenüber einer möglichen Reduzierung des Angebots im Regionalverkehr und einer möglichen Erhöhung der Tarife, die sich indirekt aus den angestrebten Einsparungen ergeben könnten. Dies könnte zu einem Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs führen und die Kaufkraft der Schweizer Bevölkerung einschränken.

sgv unterstützt die Vorlage, weist jedoch darauf hin, dass der Kostendeckungsgrad des RPV mit rund 50 Prozent relativ niedrig ist. Gerade in Anbetracht der aktuellen Bundesfinanzlage ist es angezeigt, diesen Kostendeckungsgrad zu steigern, vorderhand durch die Verbesserung der Effizienz des RPV, sowie durch eine höhere Nutzerfinanzierung. Diesbezüglich erachtet der sgv insbesondere die in der Vorlage vorgesehene Priorisierung von Investitionsvorhaben als sinnvoll.

[1] Fedlex Bundesrecht | Fedlex / https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/61/cons_1

Zusätzlich verlassen sich die Kantone ZH und SG auf die Einschätzung des Bundes, die beiden Kantone erwarten aber dennoch, dass der Bund sämtliche gemeinsam bestellten RPV-Angebote vollumfänglich mitfinanzieren respektive seiner gesetzlich festgelegten Verpflichtung zur Mitfinanzierungpflicht von 50 Prozent nachkommen kann. Sollte sich abzeichnen, dass der vorliegende Verpflichtungskredit hierzu nicht ausreicht, so erwarten die beiden Kantone, dass der Bundesrat beim eidgenössischen Parlament rechtzeitig einen entsprechenden Zusatzkredit einholt. Andernfalls würde es zu einer einseitigen Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen kommen, was ausdrücklich abgelehnt wird.

Aufstockung des Kreditbetrages von einer Mehrheit gefordert

44 Teilnehmende fordern eine Erhöhung des Verpflichtungskredits. Die Stellungnahmen konzentrieren sich vor allem auf drei Vorschläge: den der KöV (+190 Millionen), den des VöV (+210 Millionen) oder die Festlegung des Betrags entsprechend des geschätzten Abgeltungsbedarfs (+353 Millionen). Einige Teilnehmende schlagen andere Beträge vor, während andere eine Erhöhung unterstützen, ohne einen bestimmten Betrag vorzuschlagen (Kantone AI, BL, LU, SZ).

Aus Sicht des KöV, der Kantone AG, AR, BE, BL, FR, JU, NE, SH, SO, TG, TI, UR und VD, und der CTSO können die TU maximal die Hälfte des eingegebenen Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlösen kompensieren. Sie beantragen eine Erhöhung des Kredits um 190 Millionen, was einem Betrag von 3686 Millionen entspricht.

Der Kanton GL erwartet, dass der Verpflichtungskredit um 150 Millionen Franken erhöht wird. Der SSV schlägt eine Erhöhung des Kredits zwischen 190 und 250 Millionen Franken vor. Der Kanton GR und BuS erwarten, dass der Verpflichtungskredit um 200 Millionen Franken erhöht wird.

Eine Erhöhung des Kredites um 210 Millionen auf 3706 Millionen wird von dem VöV, der EVP, GRÜNE Schweiz, der SP, der SBB, der RhB, PAG, VCS, LITRA, Pro Bahn Schweiz und dem STV gefordert.

Die IGöV ist der Meinung, dass der Verpflichtungskredit um mindestens 250 Millionen Franken von 3’496 auf 3’746 Millionen Franken zu erhöhen wäre.

Die Kantone GE und VS, die SAB, der SGB, Travail.Suisse, transfair, SEV, RAILplus, und der SGV sind der Auffassung, dass der Verpflichtungskredit auf die Höhe der Bedarfsmeldung der Unternehmen angehoben werden muss, was eine Erhöhung von rund 350 Millionen Franken entspricht (Verpflichtungskredit auf 3850 Millionen Franken).

Da sich die Argumente für eine Erhöhung des Verpflichtungskredits in mehreren Stellungnahmen wiederholen, werden sie im Folgenden zusammengefasst.

Ein erstes Argument, welches geäussert wurde ist, dass eine deutliche Kostenzunahme unabwendbar ist. Gründe sind geplante Angebotsentwicklungen, steigende Kosten in den Bereichen Rollmaterial, Cybersecurity, Energie- und Kapitalkosten sowie Personal (Lohnentwicklung und Lohnnebenkosten), Dekarbonisierung, Investitionen zur Förderung der Digitalisierung (z.B. Echtzeit-Fahrgastinformation). Das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» vom Juni 2024 zeigt auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss.

Ein weiteres in der Vernehmlassung geäussertes Argument ist, dass die Teuerung nicht ausreichend berücksichtigt wird, da die angenommenen Prognosen zu tief erscheinen. Zudem gibt es Stellungnahmen, die äussern, dass die Berechnungsgrundlage auf den Abgeltungen und nicht auf den Kosten beruht. Daher sei die Teuerung nicht ausreichend berücksichtigt. Mehrere Teilnehmer sind der Ansicht, dass sich aufgrund dessen ein höherer Bedarf für den Verpflichtungskredit ergibt.

Ein weiterer Grund für die geforderte Krediterhöhung ist, dass bei der Nachfrageprüfung die Berechnungsmethodik bei den Überangeboten schnellstmöglich angepasst werden soll um eine Kostenverschiebung auf die Kantone zu verhindern. Dies ist im Kredit entsprechend zu berücksichtigen und begründet eine Krediterhöhung.

Die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr werden laut den verschiedenen Teilnehmern im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Für mehrere Kantone muss sich der Bund die Mittel verschaffen, um seinen Verpflichtungen nachzukommen, insbesondere seiner gesetzlich definierten Mitfinanzierungspflicht von 50% der schweizweiten RPV-Abgeltungen (Art. 30 Abs. 1 PBG). Eine einseitige Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird von den Kantonen abgelehnt.

Ein zusätzliches Argument ist, dass aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen die Ertragsprognosen der TU bereits in den Jahren 2024 und 2025 auf ein Maximum angehoben worden sind, so dass in den Jahren 2026 bis 2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann.

Eine wachsende Schweiz braucht einen wachsenden öffentlichen Verkehr. Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das wird von mehreren Teilnehmern abgelehnt.

Der Vorschlag des Bunderats liegt 345 Millionen CHF unter der Bedarfserhebung die das BAV aufgrund einer Umfrage bei den TU ermittelt hat. Die TU können jedoch nur einen Teil der Differenz kompensieren. Dabei ist der KöV der Ansicht, dass die TU 50 % der Lücke schliessen können und der VöV geht davon aus, dass es für die TU möglich ist 40 % der Lücke durch eigene Massnahmen – Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse zu schliessen.

Infragestellung der Kreditaufstockung durch eine Minderheit

Vier Teilnehmer (SVP, FDP, SBV, Economiesuisse) haben den Vorschlag abgelehnt und/oder eine Senkung beantragt.

Economiesuisse befürwortet den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit grundsätzlich. Eine stetige Finanzierung des RPV ist für die Schweiz eine lohnende Investition. Dennoch ist das strukturelle Ausgabenwachstum in diesem Bereich problematisch. Ergänzend sollte der RPV einen Beitrag an die Haushaltsbereinigung leisten, so wie dies vom Bundesrat basierend auf dem Expertenbericht Gaillard vorgeschlagen wurde.

Die FDP stellt die Kreditaufstockung aufgrund der stetigen Verteuerung des RPV und vor dem Hintergrund der angespannten Bundesfinanzen in Frage. Dabei wird auf den Bericht Gaillard 2024, S. 41-42 verwiesen und im Sinn einer Opfersymmetrie soll auch die Erhöhung des Kostendeckungsgrad im RPV und die Anpassung des Leistungsangebots diskutiert werden.

Die SVP lehnt den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit ab, da er über die notwendigen Unterhaltskosten und die bisherigen Leistungen hinausgeht. Ausser Frage steht für die SVP die Wichtigkeit des regionalen Personenverkehrs. Die Entwicklung muss jedoch verhältnismässig sein und die Bundesfinanzen nicht um jeden (umweltpolitischen und den Individualverkehr konkurrenzierenden) Preis belasten. Bereits heute ist das Subventionssystem ein Fass ohne Boden und die einhergehende, ungebremste (Kosten-)Entwicklung ist mit Blick auf die unter Druck stehenden Bundesfinanzen weder angemessen noch verhältnismässig. Aus Sicht der SVP sind Stand heute all die Begehrlichkeiten bezüglich Bahnausbauten ein kopfloser Ausbau der Infrastruktur, welcher eben gerade die Zukunft eines funktio-

nierenden Personenverkehrs gefährdet. Der Nutzen von Ausbauten muss auf einem klaren Angebotskonzept basieren und einen erheblichen, deutlichen Nutzen bieten. Deshalb fordert die SVP eine sofortige Abkühlung des überhitzten Aktivismus und überhaupt eine Konzentration auf den Substanzerhalt. Aus Sicht der SVP muss zuerst einmal der Kostendeckungsgrad durch die Verkehrserlöse massiv gesteigert werden, bevor überhaupt ein bedeutsamer Ausbau ins Auge gefasst werden kann.

Der SBV lehnt die Aufstockung des Verpflichtungskredites aus finanzpolitischen Gründen ab.

2.2.2. Weitere thematisierte Themen, in Verbindung mit dem Verpflichtungskredit

Nachfrageprüfung («Überangebote»)

Der KöV und fast alle Kantone sind der Ansicht, dass die Berechnungsmethodik bei Überangeboten anzupassen ist. Dabei geht es um die Nachfrageprüfung und um die Mitfinanzierung durch den Bund von Linien bei zu tiefen Frequenzen gemäss den Berechnungsmethoden und Definitionen des BAV. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Die aktuelle Berechnungsmethodik führt zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen. Kostenverschiebungen vom Bund auf die Kantone werden entschieden abgelehnt. Daher fordern fast alle Kantone und der KöV, dass eine schnelle Anpassung der Berechnungsmethodik unter Einbindung der Kantone erfolgen soll.

Um eine Kostenverschiebung zu verhindern und um eine Anpassung der Berechnungsmethodik zu berücksichtigen wird gefordert, dass dies im Kredit berücksichtigt werden soll und der Verpflichtungskredit 2026-2028 daher aufgestockt werden muss.

Der Regierungsrat des Kanton Kantons Appenzell Ausserrhoden ist der Ansicht, dass die Bundesmittel alleine über die Kantonsquote zu steuern sind.

Dekarbonisierung

Alle, die Rückmeldungen zur Dekarbonisierung eingereicht haben, sei es von Seiten der Kantone (AG, AI, BS, FR,GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, UR, ZH, KöV), der Unternehmen (PAG, BuS, VöV) oder andere Teilnehmer (PS, SSV, VCS, LITRA,…), waren der Ansicht, dass die Folgekosten der notwendigen Investitionen in die Elektrifizierung der Busse nicht ausreichend berücksichtigt wurden und/oder betonen die Bedeutung der Dekarbonisierungsprojekte. Ausserdem wurde der jüngste Vorschlag, die Förderung aus dem CO2 -Gesetz zu streichen, mehrfach kritisiert.

Laut den Stellungnahmen ist eine Kostenzunahme aufgrund der Dekarbonisierung unausweichlich. Denn die Dekarbonisierung führt zu einem Mehrbedarf an finanziellen Mitteln und ein zu tiefer Verpflichtungskredit gefährdet Dekarbonisierungsprojekte. Unter anderem sind Gründe dafür, das wesentliche Mehrkosten durch die Umstellung auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben resultieren. Es sind unter anderem hohe Einmalinvestitionen in die Ladeinfrastruktur von Elektrobussen erforderlich und so weiter. Die Dekarbonisierung des Strassen-öV sollte nicht aufgeschoben, respektive verzögert werden aufgrund von mangelnden finanziellen Mitteln. Eine Verzögerung der Dekarbonisierung steht im Widerspruch zu den Klima- und Energiezielen von Bund und Kantonen.

Die SVP ist in dieser Frage kritischer. Schön und gut, will man den Ersatz der Dieselbusse durch Elektrobusse – sprich neue Busse für in umweltpolitischer Sicht säumige, lokale Anbieter - subventionieren. Eine Notwendigkeit ist im Bericht jedoch nicht begründet, denn Dekarbonisierung ist nicht per se notwendiger Substanzerhalt. Zudem erhöhen Projekte, welche der «Energiestrategie 2050 des Bundes entsprechen» nicht automatisch die «Attraktivität des ÖV».

Tarifmassnahmen

Mehrere Beteiligte haben sich gegen die neuen Tariferhöhungen geäussert. Die SP, ProBahn und VCS sind gegenüber möglichen Tariferhöhungen sehr kritisch. Grundsätzlich sind sie zwar der Ansicht, dass der Verkehr allgemein und damit auch der öffentliche Verkehr die Nutzenden etwas kosten darf. Allerdings hat sich das Verhältnis der Preise des öffentlichen Verkehrs einerseits und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten von Ersterem entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tariferhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt. Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den MIV Vorschub geleistet wird. Eine Tariferhöhung stellt derzeit eine ultima ratio dar und darf sicher nicht als Ersatzmassnahme für gekürzte Bundesgelder von den Transportunternehmen eingefordert werden.

Aus Sicht der GRÜNEN sind Tariferhöhungen als Kompensation der Beitragskürzungen kontraproduktiv. In den letzten Jahrzehnten haben die Preise im öffentlichen Verkehr stärker zugenommen als die Teuerung, während die Preise beim motorisierten Individualverkehr gleichgeblieben und zeitweise sogar gesunken sind.

Auf der Einnahmenseite sieht auch der Kanton BE nur begrenzt Handlungsmöglichkeiten. Im Konkurrenzkampf mit dem motorisierten Individualverkehr und unter Berücksichtigung der Klimathematik sind regelmässige Preiserhöhungen im ÖV nicht zielführend. Dank dem Nachfragewachstum und damit einer Erhöhung der Erlöse können Kostensteigerungen nur in beschränktem Ausmass aufgefangen werden, was in die Überlegungen des Regierungsrats eingeflossen ist.

Der Kanton BL ist gegenüber Tariferhöhungen skeptisch: im Umfeld von Diskussionen, dass die Tarife im öffentlichen Verkehr viel stärker gestiegen sind als beim motorisierten Individualverkehr und der Ankündigung des Preisüberwachers, dass er bei weiteren Erhöhungen von seinem Recht Gebrauch machen könnte, einen Preis festzulegen, werden zusätzliche Tariferhöhungen einen schweren Stand haben. Die Position des Preisüberwachers wird ebenfalls von mehreren Teilnehmern zitiert.

Die Mitte und SGB machen auf die Auswirkungen auf die Kaufkraft der öV-Nutzenden – das ist zu einem Grossteil die arbeitende Bevölkerung – aufmerksam. Im Übrigen lehnt der SGB auch jenen vom Bundesrat bereits validierten Vorschlag der "Expertengruppe Sparpaket" rundweg ab, die RPV-Beiträge des Bundes grundsätzlich pauschal zu kürzen und durch höhere öV-Tarife zu kompensieren.

Demgegenüber gibt es auch einzelne Stellungnahmen, die Tarifmassnahmen fordern oder zumindest für diskutierbar halten in Anbetracht der Haushaltslage und der steigenden Kosten. Es handelt sich um SVP. FDP, Economiesuisse und die sgv. Gründe sind, dass der Kostendeckungsgrad zu erhöhen sei und eine höhere Nutzungsfinanzierung gefordert sei.

Rolle Bund/Kantone

Die Kantone TI und BE nehmen in ihren Stellungnahmen Bezug auf die Rollenverteilung zwischen Bund und Kantonen. Zu dem Thema äussert sich der Kanton TI folgendermassen: Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass sich der Spielraum des Bundes für die Mitfinanzierung im RPV verengt hat. Der Kanton Bern hat zwei Äusserungen zu dem Thema. Er weist darauf hin, dass die finanzielle Steuerung des RPV im Rahmen des Projekts «Entflechtung 27 — Aufgabenteilung Bund-Kantone» in grundsätzlicher Hinsicht überprüft werden soll. Zudem ist als zweite Äusserung des Kantons Bern zum Thema Rollenverteilung zwischen Bund und Kantonen geäussert worden: Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit 2026-2028 kann die Mitfinanzierung des Bundes im Regionalen Personenverkehr (RPV) nicht vollumfänglich sichergestellt werden, was zu einer Kostenverlagerung zu den Kantonen führen wird (siehe auch Kapitel 2.2.1 «Für den Zeitraum 2026-2028 gewährter Kreditbetrag»). Economiesuisse begrüsst das Projekt «Entflechtung 27 — Aufgabenteilung Bund-Kantone».

2.2.3. *Behandlung parlamentarischer Vorstösse*

Im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens werden zwei parlamentarische Vorstösse zum touristischen Verkehr beantwortet. Es betrifft die Vorstösse 20.3328 und 22.3229.

Mehrere Teilnehmer (SAB, VöV, Kt.VS, SP, STV FST, VCS, ProBahn) haben kritisiert, wie die beiden parlamentarischen Vorstösse im erläuternden Bericht behandelt wurden. Sie sind der Ansicht, dass beim touristischen Verkehr ein grosser Handlungsbedarf sowohl für die Verkehrspolitik als auch die Tourismuspolitik besteht. Diese beiden Politikbereiche müssen enger zusammenarbeiten. Die wenigen Ausführungen im Bericht zum Verpflichtungskredit genügen ihrer Ansicht dafür nicht. Daher halten sie die zwei parlamentarischen Vorstösse mit der Vorlage für nicht ausreichend beantwortet.

Anhang 1: Liste der im Vernehmlassungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen

Abkürzung	Name
1.	**Kantone / Cantons / Cantoni**
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

2.	**In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**
-	Die Mitte, Le Centre, Alleanza del Centro
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SP PS PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC
-	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses VERDI svizzeri
EVP PEV	Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV

PEV	Partito evangelico svizzero PEV

3.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna**
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia**
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SBV USP USC	Schweizer Bauernverband Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
sgv USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	**Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto**
BuS	Bus und Service AG
PAG	PostAuto AG
RhB	Rhätische Bahn AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB
TPG	transports publics genevois

6.	**Organisationen / Organisations / Organizzazioni**
KöV CTP CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
CTSO	Conférence des Transports de la Suisse occidentale
EKK	Eidgenössische Kommission für Konsumentenfragen (EKK)
FER SR	Fédérations des Entreprises Romands
IGöV	Interessengemeinschaft öV Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale del trasporti
STV FST	Schweizer Tourismus-Verband Fédération suisse du tourisme Federazione svizzera del turismo
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici