KANTON AARGAU

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

20. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 7. Oktober 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022–2025 Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Der Kanton Aargau stellt fest, dass sich das Instrument des RPV-Verpflichtungskredits bewährt und der Bund sich in den Jahren 2018–2021 an den Ausbauten des Regionalverkehrs bei Bahn und Bus ohne Beitragskürzungen beteiligt. Das Instrument erhöhte die Verlässlichkeit und Transparenz gegenüber früheren Jahren bedeutend, was wir sehr schätzen. Die Planung der kantonalen finanziellen Beiträge im öffentlichen Verkehr konnte damit wesentlich verbessert werden. Auch im Kanton Aargau wurde in den Jahren 2018–2021 mit dem Projekt S-Bahn Aargau 2016 ff. sowie den dazugehörenden Verdichtungen beim Busangebot der öffentliche Verkehr nachfragegerecht ausgebaut.

Wir begrüssen es, dass der Bund den RPV-Verpflichtungskredit 2022–2025 im Vergleich zur Vorperiode um 297 Millionen Franken auf total 4'398 Millionen Franken erhöhen will. In der Periode 2022–2025 stehen im Kanton Aargau mit der Limmattalbahn ab 2022, mit dem durchgehenden 30-Minutentakt Montag bis Sonntag auf der S11 Aarau–Dietikon (–Zürich) ab 2024 sowie mit den darauf abgestimmten Angebotsverdichtungen im Busverkehr nächste Ausbauschritte an. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass diese Schritte in die Berechnungen des Verpflichtungskredits des Bundes eingeflossen sind.

Im Erläuterungsbericht zum RPV-Verpflichtungskredit 2022–2025 ist die Herleitung der notwendigen Abgeltungsbeiträge des Bundes transparent und nachvollziehbar dargestellt. Für den Kanton Aargau ist es schwierig abzuschätzen, inwieweit alle dringend notwendigen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr mit den zur Verfügung stehenden Bundesbeiträgen umgesetzt werden können. Dies begründet sich in den aufgrund der gegenüber der Einschätzung des Bundeamts für Verkehr um 64 Millionen Franken tieferen Bundesbeiträgen. Wir teilen aber die Einschätzung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), dass es nachvollziehbar ist, einen etwas tieferen Kreditrahmen zu beantragen (siehe Schreiben der KöV vom 8. Dezember 2020). Dies angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise entstehen.

Gemäss unserer Einschätzung wird das Thema alternative Antriebssysteme im Busverkehr in den nächsten Jahren grosse Bedeutung erhalten und zu wesentlichen Abgeltungssteigerungen führen. Auch im Kanton Aargau sind bei verschiedenen Busbetrieben Bestrebungen im Gang, energieeffiziente und emissionsarme Busse zu beschaffen. Wir erwarten, dass der Kreditrahmen erhöht wird, wenn sich zeigen sollte, dass der Einsatz umweltfreundlicher Busse höhere Abgeltungen zur Folge haben wird, als in der Kreditvorlage geschätzt.

Wir stellen fest, dass die Folgen der Covid-19-Pandemie nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022–2025 sind. Diese werden in einer separaten Vorlage aufgearbeitet. Der Kanton Aargau unterstützt dieses Vorgehen. Er gibt aber zu bedenken, dass die Folgen der tieferen Nachfrage in den Zügen und Bussen weit über das Jahr 2021 spürbar sein werden und die prognostizierten Erträge im Jahr 2022 mit grosser Wahrscheinlichkeit merkbar tiefer ausfallen. Wie die KöV gehen auch wir davon aus, dass die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Jahre 2022–2025 abgeschätzt werden und die notwendigen Finanzmittel des Bundes auch in diesen Jahren in einem zusätzlichen Verpflichtungskredit dem Bundesparlament zum Beschluss vorgelegt werden. Ist dies für die Jahre 2022–2025 nicht vorgesehen, müssen diese Auswirkungen der Coronaviruskrise auf die Ertragsentwicklung im hier zur Diskussion stehenden Verpflichtungskredit berücksichtigt werden. Gleichzeitig müssen auch die Kantone ihre Planwerte für die Jahre 2022 ff. entsprechend anpassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger	Vincenza Trivigno
Landammann	Staatsschreiberin

Kopie
- finanzierung@bav.admin.ch

KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 21. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025
Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage und die geplante Erhöhung des Verpflichtungskredits. Richtigerweise werden die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr separat und nicht im Rahmen des Verpflichtungskredits behandelt. Die genauen Auswirkungen sind heute noch nicht abschätzbar. Ob die Verkaufserlöse nach dem Jahr 2022 infolge geänderten Mobilitätsverhaltens wie vermehrtem Homeoffice usw. das Niveau von 2019 erreichen, ist heute offen. Sollten die Verkaufserlöse einbrechen, erwartet die Standeskommission eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung, die eine nachhaltige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs für den Zeitraum 2022 bis 2025 sicherstellt.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission
Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Zur Kenntnis an:
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Appenzell Ausserrhoden

Regierungsrat

Regierungsgebäude
9102 Herisau
Tel. +41 71 353 61 11
Fax +41 71 353 68 64
kantonskanzlei@ar.ch
www.ar.ch

Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
(per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch
[PDF- und Wordversion])

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 22. Januar 2021

Eidg. Vernehmlassung; Verpflichtungskredit für die Abgeltungen RPV 2022-2025; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vorlage zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 bis zum 22. Januar 2021 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Kreditvorschlag des Bundesrates liegt rund 64 Millionen Franken tiefer als die Einschätzung des Bundesamtes für Verkehr, welche für den Zeitraum 2022–2025 Abgeltungen in Höhe von total 4'462 Millionen Franken ausweist. Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise entstehen, kann der Regierungsrat den leicht tieferen Kreditvorschlag des Bundesrates nachvollziehen.

Wichtig ist für den Regierungsrat aber, dass die finanziellen Defizite, die dem öffentlichen Verkehr durch die Corona-Pandemie entstehen, nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022–2025 sind. Mit dem erwähnten dringlichen Bundesgesetz wurden diesbezüglich Lösungen für die Jahre 2020 und 2021 gefunden. Welche finanziellen Folgen sich für den öffentlichen Verkehr für die Jahre ab 2022 ergeben, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar. Basierend auf den aktuellen Erkenntnissen ist jedoch davon auszugehen, dass die Verkaufserlöse im öffentlichen Verkehr ihr ursprüngliches Niveau in den nächsten Jahren nicht mehr erreichen werden. Sollte diese Prognose eintreffen, erwartet der Regierungsrat eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung, die eine nachhaltige Finanzierung des RPV für den Zeitraum 2022–2025 sicherstellt. Im Weiteren unterstützt der Regierungsrat die Stellungnahme der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 8. Dezember 2020.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Kanton Bern
Canton de Berne

Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Als Word- und PDF-Dokument an:
finanzierung@bav.admin.ch

Ihr Zeichen:	–	13. Januar 2021
Unser Zeichen:	2020.BVD.6748	
RRB Nr.:	26/2021	
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion	
Klassifizierung:	Nicht klassifiziertNicht klassifiziert	

Vernehmlassung des Bundes: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025. Stellungnahme des Kantons Bern.. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zum im Betreff genannten Verpflichtungskredit Stellung zu nehmen. Ebenso bedanken wir uns für den frühzeitigen Einbezug unseres Fachamts, welches sich bereits im Frühjahr 2020 auf Fachebene zu einem ersten Entwurf äusserten konnte.

Grundsätzliche Bemerkungen

Wir begrüssen es, dass der Bund gewillt ist, für die Jahre 2022-2025 zusätzliche Mittel für die Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) bereit zu stellen. Der in der Vorlage vorgesehene Umfang von CHF 4.398 Milliarden ist zwar höher angesetzt als der Verpflichtungskredit der Vorperiode. Dennoch fällt der Betrag um CHF 64 Millionen tiefer aus als die Berechnungen aufgrund der Erhebungen bei den Transportunternehmen ergeben (vgl. Erläuternder Bericht, Kapitel 3.1.4, Seite 23).

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den ÖV sind schwer abzuschätzen. Wir begrüssen die Haltung des Bundesrats, wonach bei einem gerechtfertigten Bedarf ein allfälliges Gesuch um einen Zusatzkredit ab 2022 gestellt werden könnte. Auf Basis dieser Zusicherung verzichtet der Kanton Bern auf einen expliziten Antrag, dass die finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Krise bereits im Verpflichtungskredit 2022-2025 berücksichtigt werden müssen.

03|0|D|v00

Anträge

Antrag 1

Der Regierungsrat beantragt, dass im Erläuternden Bericht Grossprojekte zu erwähnen sind, deren Folgekosten im Zeitraum des Verpflichtungskredits erst gering ausfallen, jedoch im nächsten Verpflichtungskredit massgebend sein werden und die in direktem Zusammenhang mit aufgeführten Angebotsänderungen stehen und / oder aus betrieblicher Sicht zwingend notwendig sind.

Begründung

Im Erläuternden Bericht auf Seite 18 werden Beispiele neuer Angebote aufgeführt, welche zu höheren Abgeltungen führen. Zweckmässigerweise sollten auch grössere Projekte erwähnt werden, die im Zeitraum des Verpflichtungskredits realisiert werden sollen, deren Abgeltungsfolgekosten jedoch erst in der nächsten Kredit-Periode voll zum Tragen kommen. Im Bestellgebiet des Kantons Bern betrifft dies folgende Projekte:

- BLS: Depots und Werkstätten (Spiez, Bönigen und Chliforst Nord)
- RBS: Bahndepot Bätterkinden sowie Busdepot Worblaufen.

Antrag 2

Für die Mitfinanzierung von Mehrkosten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und zur Sicherung der diesbezüglichen Planungssicherheit sind zusätzliche Abgeltungsmittel einzustellen und auch entsprechend für diesen Zweck zu reservieren.

Begründung

Gemäss den Ausführungen auf Seite 19f des Erläuternden Berichts sollen beispielsweise Projekte zur Beschaffung von RPV-Fahrzeugen, die weniger fossile Treibstoffe verbrauchen (z.B. Elektrobusse) und damit zu einer Reduktion der CO_2-Emissionen beitragen, finanziell unterstützt werden.

Wir begrüssen es, dass sich der Bund im Rahmen der RPV-Bestellung finanziell an der Dekarbonisierung beteiligen will. Der entsprechende Betrag muss jedoch erhöht werden, damit die von den Transportunternehmen angemeldeten Kosten auch mitgetragen werden können. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Bund seinen Anteil am Regionalverkehr mitfinanziert.

Ebenfalls teilen wir grundsätzlich die Einschätzung des Bundes, dass primär RPV-Linien in den am dichtesten besiedelten Regionen im Fokus stehen. Für die Ablösung von Dieselbussen durch umweltfreundlichere Busse müssen verschiedene betriebliche Voraussetzungen erfüllt sein. Insbesondere bezüglich Depot- und Werkstattinfrastruktur sehen wir einen grösseren Investitionsbedarf mit entsprechenden Folgekosten, die auch die RPV-Linien belasten werden. Deshalb bezweifeln wir, dass die Mehrabgeltungen im Rahmen der nun vorgesehen Kredithöhe genügend abgedeckt werden können. Im Sinne der Planungssicherheit muss den mitbestellenden Kantone sowie den Transportunternehmen mittels der notwendigen Betriebsmittelgenehmigungen eine ausreichende Finanzierungssicherheit gewährleistet werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und werden Sie im Rahmen des weiteren politischen Prozesses gerne im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen, damit der ÖV-Verpflichtungskredit 2022-2025 genehmigt wird.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates

Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Landeskanzlei
Rathausstrasse 2
4410 Liestal
T 061 552 50 06
landeskanzlei@bl.ch
www.bl.ch

BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 12. Januar 2021
KK-Nr. 45795

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 – Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025 zugestellt. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns dazu gerne wie folgt:

Wir schliessen uns der Stellungnahme der KöV vom 8. Dezember 2020 an. Folgende zwei Punkte möchten wir besonders hervorheben:

Wir begrüssen und halten es für wichtig, dass der Bundesrat trotz der grossen finanziellen Aufwendungen für die Bewältigung der COVID 19-Krise gewillt ist, den Kreditrahmen für den RPV-Verpflichtungskredit 2022 – 2025 im Vergleich zur Vorperiode um rund 300 Millionen Franken zu erhöhen.

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr sind noch schwer abzuschätzen. Sollten sich die Nachfrage und damit die Einnahmen über einen längeren Zeitraum nicht von der aktuellen Krise erholen, erwarten wir, dass für die Kompensation der Ertragsausfälle genügend Mittel eingestellt werden, sei es über eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder über eine alternative Lösung.

Zusätzlich ist es uns ein Anliegen, auf die mit der – umweltpolitisch gewollten – Erhöhung des öV-Anteils am Modal Split sowie der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien verbundenen höheren Abgeltungen im Ortsverkehr und im regionalen Personenverkehr hinzuweisen. Der Kanton Basel-Landschaft sieht in Anlehnung an die Energiestrategie des Bundes vor, bis im Jahr 2040 sämtliche Buslinien auf alternative Antriebe umzustellen. Im Horizont bis 2025 sollen rund 30 % der jährlichen Fahrzeugkilometer auf Busse mit alternativen Antrieben umgestellt werden. Wir bitten Sie zu prüfen, ob im vorgelegten Verpflichtungskredit die für alternative Antriebsformen vorgesehenen Mittel ausreichen werden oder ob andernfalls seitens Bund zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bereitgestellt werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll

Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Per E-Mail
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 13. Januar 2021

Regierungsratsbeschluss vom 12. Januar 2021

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anmerkungen zukommen.

Der Regierungsrat begrüsst es, dass der Bundesrat gewillt ist, für die Jahre 2022–2025 zusätzliche Mittel für die RPV-Abgeltungen bereitzustellen. Die massvolle Erhöhung um rund 300 Mio. Franken gegenüber der Vorperiode ist notwendig, damit der regionale Personenverkehr auch weiterhin seinen Beitrag zu einer klima- und ressourcenschonenden Mobilität leisten kann.

Im Kanton Basel-Stadt werden im Ortsverkehr ab 2027 nur noch Fahrzeuge eingesetzt, die zu 100% mit erneuerbaren Energien angetrieben werden. Unsere Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Umstellung der Busflotte der BVB auf E-Busse zeigen, dass dies aufgrund der umfangreichen Investitionen nicht ohne Erhöhung der Abgeltungssumme möglich ist. Wir gehen davon aus, dass auch im regionalen Personenverkehr auf der Strasse verstärkt eine Umstellung auf alternative Antriebe zur Reduktion des CO_2-Ausstosses erfolgen wird und befürchten, dass die dafür im vorgelegten Verpflichtungskredit vorgesehenen Mittel nicht ausreichen werden. Damit die Konkurrenzierung der Mittel zwischen bestehenden Angeboten, neuen Angeboten und Umweltmassnahmen vermieden werden kann, regen wir an zu überprüfen, ob der Verpflichtungskredit genügend hoch ausgestattet ist oder ob der Bund zur Finanzierung alternativer Antriebe zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bereitstellen sollte.

Die langfristigen finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr sind noch schwer abzuschätzen. Wir begrüssen deshalb den Vorschlag des Bundesrates, deren Auswirkungen separat aufzuarbeiten. Wir unterstützen zudem die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV und erwarten bei einer längerfristig ausbleibenden Erholung der Verkaufserlöse eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung zur nachhaltigen Finanzierung des RPV.

Wir hoffen, Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, mit unserer Stellungnahme dienen zu können, und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an
Mitglieder der KöV NWCH

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 19 janvier 2021

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025 : consultation publique

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 7 octobre 2020, vous nous avez invité à prendre position sur l'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025, et nous vous en remercions.

Le Conseil d'Etat de Fribourg salue la clarté et la cohérence du rapport explicatif accompagnant cet arrêté. Nous jugeons toutefois le montant du crédit d'engagement soumis à consultation, 4398 millions de francs, insuffisant. D'une part, l'OFT a évalué les besoins d'indemnités pour la période 2022-2025 à 4462 millions de francs. D'autre part, et surtout, si le calcul de l'OFT présenté dans le rapport explicatif est cohérent, certains aspects n'ont pas été pris en compte ou l'ont été insuffisamment :

- Le montant de ce crédit d'engagement doit ainsi prendre en considération des répercussions de la pandémie du nouveau coronavirus sur la période 2022-2025. Il n'est pas exclu qu'elle sévisse au-delà de 2021 et affecte toujours la fréquentation des transports publics, et donc les recettes, ainsi que les charges d'exploitation (par exemple nettoyages plus fréquents, mesures de protection du personnel). En outre, certaines habitudes prises en matière de déplacements lors de cette pandémie risquent de perdurer et d'affecter cette fréquentation (recours au télétravail, utilisation de la voiture ou du vélo pour se rendre au travail ou dans le cadre des loisirs, ce en lieu et place des transports publics).
- Le soutien financier à la recherche et à l'innovation nous parait trop bas. Il est en effet nécessaire qu'il soit plus important, notamment pour ce qui est de l'amélioration du rendement énergétique, de la réduction de l'impact environnemental ainsi que des nouvelles solutions technologiques et de digitalisation.

- Si nous saluons le fait que le rapport explicatif stipule que le Conseil fédéral entend encourager les offres du trafic de loisirs et les transports nocturnes dans le cadre des bases légales actuelles, nous ne sommes pas certains que cela puisse « se faire dans le cadre du budget actuellement proposé ».
- Il manque un soutien financier incitatif de la Confédération pour l'acquisition de véhicules peu ou pas polluants dont le coût est plus élevé que celui de véhicules conventionnels.
- La prise en considération d'une hausse moyenne de 1 % par an des indemnités globales, afin de tenir compte des besoins des entreprises non consultées pour le calcul du montant du crédit d'engagement, ne suffira pas, selon nous, à « absorber des demandes non encore formulées explicitement ». Nous pensons notamment aux projets d'acquisition de véhicules du TRV peu ou pas consommateurs en énergies fossiles.

En effet, si la Confédération souhaite atteindre les objectifs climatiques qu'elle s'est fixée, l'acquisition de véhicules non polluants par les entreprises de transport doit être fortement encouragée et accélérée. Partir du « principe que les changements de matériel roulant se feront de manière échelonnée, au fur et à mesure des renouvellements « naturels » des véhicules » ne nous parait pas suffisant. Nous tenons également à souligner, dans ce cadre, l'importance primordiale des transports publics régionaux dans la politique de développement durable et de report modal.

Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'un montant plus important que celui prévu par le projet de crédit d'engagement mis en consultation est nécessaire à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025.

A noter également que nous sommes intéressés à obtenir la liste des quelques « 90 projets induisant une évolution significative des indemnités par rapport à la situation planifiées pour 2019 » mentionnée à la page 16, point 3.1.2 du rapport explicatif.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président

Jean-François Steiert
Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Danielle Gagnaux-Morel
Signature électronique qualifiée · Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

Genève, le 20 janvier 2021

Le Conseil d'Etat

6899-2020

Madame Simonetta Sommaruga,
Conseillère fédérale
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
3000 Berne

Concerne : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025, réponse du canton de Genève

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à votre courrier du 7 octobre 2020 concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance. Nous avons pris connaissance de vos propositions, étayées de commentaires détaillés sur la situation du TRV en Suisse, et vous faisons part, par la présente, de la position du canton de Genève sur les différents points soulevés par cette consultation.

Le projet d'arrêté fédéral prévoit l'allocation d'un montant de 4'398 millions de francs au TRV pour les années 2022 à 2025, soit une augmentation de 387 millions de francs par rapport au précédent crédit d'engagement réduit de diverses coupes totalisant 93 millions de francs à ce jour.

Tout d'abord, notre canton exprime sa satisfaction de voir augmenter, sur le principe, les ressources de base allouées au TRV dans un contexte général de restrictions budgétaires et dans le contexte exceptionnel de la crise sanitaire du CoVid19 pour lequel la Confédération prévoit un soutien supplémentaire notable. Notre canton est conscient du fait que le taux de croissance de + 2 % du crédit, en moyenne annuelle, représente un signe d'importance donné au financement du développement des transports régionaux.

Au demeurant, notre canton réitère ci-après les commentaires et demandes transmis lors de la consultation préliminaire de mai 2020 auprès des offices cantonaux des transports, ayant constaté que ceux-ci n'ont pas été pris en considération lors de la rédaction de la consultation définitive.

- Malgré l'augmentation proposée, le canton de Genève constate que les fonds alloués demeurent insuffisants de 64 millions de francs au regard des besoins qui sont ressortis de votre enquête de 2019 auprès de 35 entreprises de TRV. Il rappelle également que

le développement des transports constitue, pour les cantons romands, un rattrapage de l'offre ferroviaire pour la région de Suisse actuellement la plus dynamique.

- Le plan proposé par l'OFT s'entend à prix stabilisés (après trois hausses successives du Service Direct) alors que les prévisions vont dans le sens d'un tarif plus avantageux pour la clientèle (offres CFF dégriffées, baisse du tarif nocturne, réduction du prix du sillon à répercuter, simplification des grilles tarifaires). Le risque est une surestimation des recettes futures des opérateurs induisant une sous-estimation dans ce plan de leurs besoins de crédit. A notre sens, l'OFT devrait ainsi tenir compte d'une situation tarifaire plus réaliste et effectuer une adaptation à la hausse des crédits annuels en lien avec une estimation chiffrée des prochaines baisses de recettes relatives à cette thématique.

- Le montant de 5 millions de francs annuels alloués à la recherche et à l'innovation semble nettement sous-estimé dans le contexte de la transition énergétique. La volonté de l'OFT de limiter les fonds à quelques projets-pilotes destinés à améliorer l'efficience des transports publics ne nous semble pas adaptée à l'enjeu de cette thématique sur le plan national.

- Le plan mentionne la possibilité de financer l'achat de nouveaux matériels de bus électriques en lien avec les objectifs environnementaux. L'OFT ne s'estime cependant pas encore en mesure de définir les surcoûts à intégrer sur la période, étant dans l'attente d'un rapport d'étude à fournir au Parlement fédéral. Notre canton a d'ores et déjà demandé aux opérateurs de généraliser la traction électrique. Or, le basculement au mode électrique a un coût important, auquel s'ajoutera la perte pour les opérateurs de la rétrocession liée à l'impôt sur les huiles minérales. Nous sommes donc d'avis que la Confédération joue son rôle incitatif et alloue des fonds spécifiques pour l'acquisition de bus électriques. Cette demande est d'autant plus justifiée que le déplacement par bus représente un tiers du TRV et que le potentiel d'investissement est considérable. Les offres courantes ne permettront pas d'absorber cet effort particulier qui impactera déjà la période 2022-2025.

- Le rapport explicatif mentionne à plusieurs reprises la possibilité que les montants du crédit d'engagement sont susceptibles d'être revus à la baisse selon le budget de la Confédération, notamment pour les années 2024 et 2025. Ce constat, et les coupes déjà opérées sur le crédit d'engagement en cours, posent le problème de la prévisibilité et de la fiabilité des fonds fédéraux disponibles pour les cantons, objectifs principaux de l'outil du crédit quadriennal.

- Nous sommes conscients de la difficulté d'évaluer à ce jour l'impact à terme de la crise sanitaire due au Covid19, ce sujet n'étant pas intégré dans le crédit présenté. Comme cela est le cas pour l'année 2020, et le sera aussi en 2021, nous sommes également d'avis de traiter les éventuels futurs impacts financiers spécifiques à cette crise, tant pour le TRV que pour le trafic local, en dehors du crédit d'engagement quadriennal.

- Sur un plan plus spécifiquement cantonal, nos projets de développement d'offre ferroviaire nécessitent des subventions supplémentaires avec, par exemple, le renforcement de certaines cadences en heures creuses, le dimanche ou aux horaires extrêmes, un doublement des compositions notamment sur la ligne de Genève – La Plaine (se poursuivant sur France jusqu'à Bellegarde). Nous souhaiterions connaître l'intention de cofinancement de l'OFT sur ces projets de développement.

Au vu de ce qui précède et malgré le contexte particulier de la crise sanitaire, notre Conseil considère que le crédit d'engagement 2022-2025 proposé à 4'398 millions de francs est insuffisant sur l'ensemble des quatre ans et demande qu'il soit réévalué, notamment au regard des enjeux environnementaux à venir. Les transports régionaux sont un objet d'importance nationale dépassant largement la thématique du transport avec des intrications d'ordre économique, financier, social, touristique, ainsi qu'un lien fort avec les besoins de modernité et d'attractivité de notre pays.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti

La présidente :

Anne Emery-Torracinta

Copie à : M. Pierre-André Meyrat, Directeur suppléant, Division financement, OFT

kanton glarus

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Telefon 055 646 60 11/12/15
E-Mail: staatskanzlei@gl.ch
www.gl.ch

per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Glarus, 19. Januar 2020

Vernehmlassung i.S. Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Wir begrüssen den Vorschlag, den Verpflichtungskredit 2022–2025 gegenüber der Vorperiode um 294 Mio. Franken auf insgesamt 4'398 Mio. Franken anzuheben. Das Bundesamt für Verkehr hat für die entsprechende Laufzeit des Verpflichtungskredits einen um 63,9 Mio. Franken höheren Mittelbedarf gegenüber dem beantragten Kredit ausgewiesen. Aufgrund der allgemeinen Planungsungenauigkeit und der jährlich eingerechneten pauschalen Abgeltungserhöhung von einem Prozent erachten wir jedoch den vom Bundesrat beantragten Kredit als genügend und vertretbar.

Die finanziellen Folgen aus der Corona-Pandemie sind im Verpflichtungskredit nicht enthalten. Wir gehen davon aus, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis Ende 2021 nicht das ursprüngliche Niveau erreichen wird. Demzufolge rechnen wir auch in den Folgejahren mit tieferen Verkehrserlösen resp. höheren Abgeltungen. Wir schliessen uns der Forderung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vom 8. Dezember 2020 an, wonach eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits sichergestellt werden muss.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Marianne Lienhard
Landammann

Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

versandt am: 19. Jan. 2021

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Sitzung vom	Mitgeteilt den	Protokoll Nr.
19. Januar 2021	20. Januar 2021	63/2021

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie den Kanton Graubünden um eine Stellungnahme zum "Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025" ersucht, und wir danken Ihnen für die eingeräumte Möglichkeit der Stellungnahme.

Wir befürworten grundsätzlich den vorgesehenen Verpflichtungskredit (VK) und verweisen dabei auf die Stellungnahme der KöV. Der VK gibt auch dem Kanton Graubünden eine gewisse Planungssicherheit für die Umsetzung des Angebotskonzepts Retica 30+ bzw. für die dringend notwendige Erneuerung des überalterten RhB- und MGB-Rollmaterials. Die beschlossenen Beschaffungen der Capricorn-Züge der RhB wie auch der ORION-Zahnradtriebzüge der MGB erweisen sich dabei als sinnvoll, vor allem aufgrund der Standardisierung der Flotte sowie der effizienteren Produktion

des Angebots und der notwendigen Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Der entsprechende Abgeltungsmehrbedarf ist bei der Verteilung der VK-Mittel sicherzustellen bzw. es sind die nötigen jährlichen Erhöhungen der Kantonsquote Graubünden zu gewähren, so wie auch der geltende Bundesbeitragssatz von 80 Prozent beizubehalten.

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sind momentan sehr schwierig abzuschätzen; sicherlich wird die geplante Kredithöhe dazu nicht ausreichen. Wie in der Vernehmlassungsvorlage ausgeführt, sind diese massiven Auswirkungen auf den gesamten öffentlichen Verkehr aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verpflichtungskredits 2022 − 2025. Wir erwarten deshalb, dass diese finanziellen Ausfälle vom Bund in einer separaten Vorlage finanziert werden, sobald mehr Klarheit über deren Auswirkungen auf 2022 und Folgejahre vorhanden ist.

Namens der Regierung

Der Präsident:	Der Kanzleidirektor:
Dr. Mario Cavigelli	Daniel Spadin

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne

Delémont, le 19 janvier 2021

Procédure de consultation relative au crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de message susmentionné.

Le Gouvernement rejoint le Conseil fédéral sur la nécessité d'assurer un financement permettant de non seulement maintenir mais aussi améliorer l'offre du trafic régional de voyageurs. Les défis climatique et énergétique augmentent encore cette nécessité.

Montant du crédit d'engagement TRV 2022-2025

Le Conseil fédéral propose d'allouer des montants inférieurs à ceux résultant de l'enquête menée auprès des entreprises de transport entre mai et août 2019. Le Conseil fédéral justifie cette approche sur la base de l'expérience à mi-parcours de la période 2018-2021 et le fait que l'ensemble des besoins annoncés par les entreprises et les cantons ne s'avéreront pas dans les faits. Ainsi, les crédits prévus ne seront pas intégralement utilisés. Il nous apparaît cependant que les retards sur les projets « LémanExpress » et « Ceneri », ainsi que la pénurie de conducteurs de locomotives auprès des CFF sont parmi les causes principales de la non-utilisation intégrale des montants à disposition. Or, il s'agit ici de projets d'envergure qui n'auront pas leurs pareils ces quatre prochaines années. Ainsi, le risque de voir à nouveau la même situation se reproduire – la non-utilisation intégrale des besoins annoncés – paraît moindre.

Dans ce sens, le canton du Jura demande au Conseil fédéral d'adapter le crédit d'engagement aux besoins totaux d'indemnités selon l'Office fédéral des transports (OFT), conformément au tableau 3, chapitre 3.1.2, page 21 du « Rapport explicatif concernant le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025 », à savoir :

Année 2022 : +2.3% par rapport à 2021 ;
Année 2023 : +2.2% par rapport à 2022 ;
Année 2024 : +2.9% par rapport à 2023 ;
Année 2025 : +3.3% par rapport à 2024.

Effets de la pandémie de Covid-19

Les déficits financiers subis par les transports publics en raison de la pandémie de Covid-19 ne font expressément pas l'objet du crédit d'engagement TRV 2022 - 2025 mais seront traités séparément. Le Gouvernement abonde dans cette approche. Un premier pas important a été franchi avec l'adoption en octobre 2020 de la loi fédérale urgente sur le soutien aux transports publics. Toutefois, cette loi est principalement limitée aux déficits de 2020 et le soutien n'est envisagé pour les différents secteurs des transports que pour l'année 2021.

A l'heure actuelle, les conséquences financières pour les transports publics au-delà de cette échéance peuvent difficilement être estimées. Il faut toutefois s'attendre à ce que les recettes provenant de la vente des titres de transport n'atteindront pas leur niveau d'avant la crise d'ici 2022. Si cette prévision se réalise, le Gouvernement s'attend à une augmentation ultérieure du crédit d'engagement ou à une autre solution qui garantira un financement durable du TRV pour la période 2022-2025.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Nathalie Barthoulot
Présidente

Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à finanzierung@bav.admin.ch)

KANTON LUZERN

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 12. Januar 2021

Protokoll-Nr.: 42

Vernehmlassung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Kantone ein, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir den Verpflichtungskredit begrüssen und grundsätzlich als ausgewogen erachten. Wir begrüssen namentlich die Absicht, den RPV-Verpflichtungskredit 2022 – 2025 im Vergleich zur Vorperiode um 297 Millionen auf total 4'398 Millionen Franken zu erhöhen. Der regionale Personenverkehr ist ein zentraler Bestandteil des Erfolgsmodells öV-Schweiz: Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt, sichert im gesamten Land ein ausgewogenes und attraktives Grundangebot an Mobilität, fördert den nachhaltigen Tourismus und stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz.

Der Kreditvorschlag des Bundesrats liegt rund 64 Millionen Franken tiefer als die Einschätzung des Bundesamtes für Verkehr, das für den Zeitraum 2022 – 2025 einen Abgeltungsbedarf in der Höhe von total 4'462 Franken ausweist. Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise entstehen, lässt sich dies nachvollziehen, weshalb sich zum jetzigen Zeitpunkt die Forderung nach einer Krediterhöhung nicht aufdrängt. Gleichzeitig verweisen wir auf die noch nicht abschätzbare Langzeitwirkung von Covid-19. Finanzielle Defizite, die dem öffentlichen Verkehr durch die Corona-Pandemie entstehen, sind ausdrücklich nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022 – 2025, sondern werden separat aufgearbeitet. Wir begrüssen dieses Vorgehen. Mit dem eingangs erwähnten dringlichen Bundesgesetz wurde ein erster wichtiger Schritt getan. Letzteres beschränkt sich allerdings primär auf die Defizite 2020. Nur für einzelne Verkehrssparten ist auch für das Jahr 2021 eine Unterstützung vorgesehen. Welche finanziellen Folgen sich für den öV darüber

hinaus ergeben, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar. Basierend auf den aktuellen Erkenntnissen muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Verkaufserlöse im öV ihr ursprüngliches Niveau bis 2022 (und wohl auch darüber hinaus) nicht mehr erreichen werden. Sollte diese Prognose eintreffen, erwarten wir eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung, die eine nachhaltige Finanzierung des RPV für den Zeitraum 2022 – 2025 sicherstellt.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Fabian Peter
Regierungsrat

LE CONSEIL D'ÉTAT
DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Consultation fédérale – Prise de position du canton de Neuchâtel
Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de trafic régional voyageurs (TRV) pour les années 2022-2025

Madame la Conseillère fédérale,

La demande de prise de position du 7 octobre 2020 concernant l'objet susmentionné nous est bien parvenue et nous vous en remercions. Dans le projet de message mis en consultation, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) propose d'allouer un crédit à hauteur de 4,398 millions de francs pour la période 2022-2025. Nous saluons la Confédération pour son engagement fort au titre de transports publics régionaux performants. Il s'agit là d'un élément central pour l'atteinte des objectifs climatiques. Nous émettons les remarques suivantes sur les besoins futurs de la branche.

Décarbonisation des transports publics

Les objectifs climatiques fixés par la Confédération imposent le renouvellement rapide des flottes de bus avec des consommations plus faibles en énergies fossiles. Bien que le Conseil fédéral indique qu'il serait anticipé de procéder à un chiffrage spécifique et une intégration de besoins dans la demande de crédit d'engagement TRV 2022-2025, nous estimons qu'il convient d'être attentif aux besoins conséquents à venir. Au même titre, la mise aux normes LHand nécessitera des besoins importants.

Effets Covid

Les recettes devraient rester plus faibles durant une longue période en raison de la crainte et changements d'habitude des usagers ou usagères des transports publics. Un retour à la normale dans les transports publics n'est pas envisagé avant fin 2023. Le Conseil fédéral propose de solliciter un nouveau crédit complémentaire en cas nécessité, nous saluons cette intention.

Moyens estimés et alloués

Les besoins estimés par la Confédération pour les 4 années sont de 4,462 millions de francs alors que le crédit d'engagement proposé s'élève à 4,398 millions de francs. Nous nous interrogeons sur la finalité de cette adaptation à la baisse et du message ambivalent que cela peut donner. Néanmoins, en soulignant l'importance d'une rallonge fédérale au crédit-cadre en cas de nouvelles pertes de recettes liées à l'évolution de la pandémie Covid-19, nous pouvons soutenir le crédit d'engagement proposé de quelque 4,4 milliards de francs.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 décembre 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL * CONSEIL D'ÉTAT *

KANTON NIDWALDEN
LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT
Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 7. Dezember 2020

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025, Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf des Bundesbeschlusses über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022 – 2025 den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der öffentliche Verkehr (öV) ist eine Verbundaufgabe des Bundes und der Kantone, soweit das Angebot gemeinsam bestellt wird. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Bund dem öV eine grosse Bedeutung zumisst und entsprechend bereit ist, für den öV zusätzliche Mittel bereitzustellen.

Auch der Kanton Nidwalden misst dem öffentlichen Verkehr einen hohen Stellenwert zu. Da der Kanton ebenfalls Mitbesteller der RPV-Leistungen ist, erlauben wir uns, auf einzelne Punkte der Vorlage besonders einzugehen und Anträge zu stellen.

Zu Kapitel 1.1.1 Ausgangslage

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass das UVEK das subventionsrechtliche Aufsichtssystem verstärken wird. Die finanziellen Ungereimtheiten bei verschiedenen Transportunternehmen haben dem Ruf des Gesamtsystems sehr geschadet. Wir sind zuversichtlich, dass die ergriffenen Massnahmen des Bundes Wirkung zeigen werden und somit zukünftig finanzieller Schaden von den Kantonen abgewendet werden kann.

Zu Kapitel 3.1.2 Abschätzung des Mehrbedarfs

Die Nachfrage hat auch im Kanton Nidwalden deutlich zugenommen, wobei sich vor allem die Bahnstrecke Luzern – Stans – Engelberg sehr grosser Beliebtheit erfreut. Dies sowohl im Bereich der S-Bahn als auch der Expresszüge nach Engelberg.

Die zb Zentralbahn AG (zb) hat den Bestellern mitgeteilt, dass der Ersatz von Rollmaterial unumgänglich und auch zusätzliche Züge nötig sind. Die Auslösung der Bestellung ist per 2020 erfolgt und die Auslieferung ist für die Jahre 2024 und 2025 zugesagt. Dadurch wird sich der Abgeltungsbedarf in diesen Jahren insgesamt um ca. 5 Millionen Franken erhöhen (insgesamt Bund sowie Kantone Nidwalden, Obwalden, Bern und Luzern). In der Aufstellung erfolgt keine Nennung des Vorhabens. Da der Rollmaterialersatz vor allem die Strecke Luzern – Engelberg betreffen wird, ist der Kanton Nidwalden davon besonders betroffen. Es muss sichergestellt sein, dass der Bund sich entsprechend seinem Anteil an den Mehrkosten beteiligt.

Antrag: Der Bund beteiligt sich entsprechend seinem Anteil an den zu erwartenden Mehrkosten aufgrund der Rollmaterialbeschaffung gemäss Mittelfristplan der zb.

Die Eisenbahnstrecke Luzern – Engelberg und einige Buslinien gehören zu den touristisch besonders beliebten Strecken der Schweiz. Dies insbesondere auch bei den internationalen Gästen. Die zb erwartet – in Übereinstimmung mit anderen Akteuren des Tourismus – eine weitgehende Normalisierung der Nachfrage nicht vor 2025. Das bedeutet, dass der vom Bund vorgesehene Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 zu kurz greifen dürfte. Es wird aller Voraussicht nach auch darüber hinaus zu einem vermehrten Mittelbedarf im RPV kommen.

Antrag: Für RPV-Linien, die eine hohe touristische Nachfrage haben, sollen aufgrund der mittelfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie finanzielle Mittel vorgehalten werden.

Im Frühjahr 2020 mit der Erklärung der ausserordentlichen Lage hielt der Bund die Bevölkerung an, den öV zur Eindämmung des Coronavirus möglichst nicht zu nutzen. Aufgrund dieser Ausgangslage setzen Unternehmen vermehrt auf Home-Office, was einen Rückgang der öV-Pendler verursacht. Auch in Zukunft ist zu rechnen, dass sich Home-Office als Arbeitsform weiter durchsetzen wird.

Antrag: Die möglichen finanziellen Folgen eines systematischen Nachfragerückgangs sollen in diesem Bundesbeschluss ebenfalls dargelegt und die Kantone über mögliche finanzielle Auswirkungen rechtzeitig in Kenntnis gesetzt werden.

Die PostAuto Zentralschweiz AG (PAG) hat den Bestellern mitgeteilt, dass sie langfristig die Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebsarten plant. Dies als Reaktion auf die im CO_2-Gesetz vorgesehene Abschaffung der Rückerstattung des Treibstoffzolls für Linien des öV. Diese Fahrzeuge sind in der Beschaffung deutlich teurer, was durch die höheren Abschreibungen zu einem Mehrbedarf an finanziellen Mitteln führt. Da die Abschaffung der Treibstoffzollrückerstattung auf 2030 vorgesehen ist, beabsichtigt die PAG die schrittweise Umstellung bereits ab 2021. Welche Regionen als erstes umgestellt werden, kann aktuell noch nicht abgeschätzt werden. Es ist aber absehbar, dass bereits im Zeitraum bis 2025 erhebliche zusätzliche Kosten anfallen werden. Diese Mehrabgeltungen werden in der Vorlage explizit nicht aufgeführt. Wie im Bericht aufgeführt, erfolgt der Ersatz im Rahmen der rollenden Erneuerung der Busflotten. Bei einer Lebensdauer der Fahrzeuge von ca. zehn Jahren ist dies jedenfalls schon vor 2025 der Fall.

Antrag: Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sind durch den Bund entsprechende Mittel vorzusehen.

Im Kanton Nidwalden werden einzelne Angebote des öV mitfinanziert, welche vom Bund keine Abgeltung erhalten. Dies sind vor allem Seilbahnen und Zusatzangebote auf einzelnen Postautolinien (z.B. Wiesenbergbahn oder Buslinie Stans-Stansstad). Die Bestellung dieser Angebote richtet sich nach kantonalem Recht und den entsprechenden Beschlüssen des Landrats. Diese Linien sind von der Vorlage nicht direkt betroffen. Es wird im Bericht aber angedeutet, dass allenfalls weitere Linien in den Genuss von Bundesmitteln kommen könnten.

Wir unterstützen diese Bestrebungen und stehen für diesbezügliche Gespräche gerne zur Verfügung.

Wir stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung und hoffen auf eine positive Aufnahme unserer Anträge und Hinweise.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Dr. Othmar Filliger
Landammann

REGIERUNGSRAT · KANTON NIDWALDEN ·

lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- finanzierung@bav.admin.ch

Kanton
Obwalden

Regierungsrat

CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
3003 Bern

per Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3887
Unser Zeichen:

Sarnen, 16. Dezember 2020

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 unterbreiten Sie uns den erläuternden Bericht zur Bereitstellung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025 zur Vernehmlassung bis zum 22. Januar 2021. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir.

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit der Umstellung zu einem vierjährigen Verpflichtungskredit erhöhte der Bundesrat die Verbindlichkeit und erleichterte den Kantonen die Planung der eigenen finanziellen Beiträge an den RPV. Somit konnte in den vergangenen Jahren aufgrund von politisch breit abgestützten Entscheiden der regionale Personenverkehr kontinuierlich und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

2. Investitionen in den Regionalen Personenverkehr

Der Kanton Obwalden begrüsst die Erhöhung des Verpflichtungskredits in der Höhe von 4 398 Millionen Franken zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2022 bis 2025.

Regierungsrat
c/o Staatskanzlei STK
Postadresse: Postfach 1562, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 62 03, Fax 041 660 65 81
staatskanzlei@ow.ch
www.ow.ch

Wir danken Ihnen sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Christian Schäli
Landammann

Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin

Regierung des Kantons St.Gallen

Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 8. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie die Kantonsregierungen und weitere Adressaten eingeladen, zum geplanten Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025 Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Einschätzung des Abgeltungsbedarfs
Der öffentliche Verkehr (öV) ist ein wichtiger Faktor des Erfolgsmodells Schweiz: Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt, sichert im gesamten Land ein ausgewogenes und attraktives Grundangebot an Mobilität, fördert den nachhaltigen Tourismus und stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir ausdrücklich, dass der Bundesrat gewillt ist, den RPV-Verpflichtungskredit 2022–2025 im Vergleich zur Vorperiode um rund 295 Mio. auf total 4'398 Mio. Franken zu erhöhen. Der vorgeschlagene RPV-Verpflichtungskredit stützt sich auf den Finanzplan des Bundes, der im Juni 2020 auf Grundlage der neuesten Teuerungsannahmen aktualisiert wurde und davon ausgeht, das Wachstumsziel im RPV von real ein Prozent je Jahr für die nächste Verpflichtungskreditperiode beizubehalten. Damit liegt der Kreditvorschlag des Bundesrates 64 Mio. Franken tiefer als die Einschätzung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), die für den Zeitraum 2022–2025 Abgeltungen von 4'462 Mio. Franken ausweist.

Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (AS 2020, 3825) entstehen, können wir den leicht tieferen Kreditvorschlag des Bundesrates nachvollziehen. Gleichzeitig verweisen wir auf die nachfolgenden Vorbehalte hinsichtlich der noch nicht abzuschätzenden Langzeitwirkung der Covid-19-Krise.

Finanzielle Folgen der Covid-19-Epidemie
Finanzielle Defizite, die dem öV durch die Covid-19-Epidemie entstehen, sind ausdrücklich nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022–2025, sondern werden separat aufgearbeitet. Der Kanton St.Gallen begrüsst dieses Vorgehen. Mit dem eingangs erwähnten dringlichen Bundesgesetz wurde ein erster wichtiger Schritt getan. Letzteres beschränkt sich allerdings primär auf die Defizite 2020. Nur für einzelne Verkehrssparten ist auch für das Jahr 2021 eine Unterstützung vorgesehen. Welche finanziellen Folgen sich für den öV darüber hinaus ergeben, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar. Basierend auf den aktuellen Erkenntnissen muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Verkaufserlöse im öV ihr ursprüngliches Niveau bis 2022 (und potenziell darüber hinaus) nicht mehr erreichen werden.

In Einklang mit der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs verzichtet der Kanton St.Gallen zum jetzigen Zeitpunkt auf die Forderung nach einer Krediterhöhung. Dieser Verzicht ist jedoch mit der Erwartung verbunden, dass der Verpflichtungskredit 2022–2025 nachträglich erhöht wird, sollte sich die absehbare Finanzierungslücke aufgrund der mittel- und langfristigen Folgen der Covid-19-Epidemie bestätigen. Andernfalls wären diese zusätzlichen Abgeltungen alleine durch die Kantone zu finanzieren, was wir dezidiert ablehnen.

Bemerkungen zum erläuternden Bericht
Ziff. 1.1.2 «Verpflichtungskredit RPV 2018–2021»
Im letzten Absatz auf S. 13 wird erwähnt, dass sich der Verpflichtungskredit im Zeitraum 2018–2021 auf 4'015 Mio. Franken beläuft – mit Verweis auf die folgende Tabelle. In der erwähnten Tabelle ist jedoch ein Verpflichtungskredit von total 4'010,7 Mio. aufgeführt.

Ziff. 1.1.2 «Eingesetzte Mittel: Stand bei Halbzeit des ersten Verpflichtungskredits»
Das auf S. 14 erwähnte Beispiel neuer Angebote der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) ist nicht korrekt. Der Viertelstundentakt der Linie St.Gallen–Teufen ist ein während der Bestellperiode 2018–2019 eingeführtes Angebot der Appenzeller Bahnen und nicht der FW.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Bruno Damann
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

KANTON ST.GALLEN · REGIERUNG ·

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

Kanton Schaffhausen
Regierungsrat
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail (PDF und Word) an
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 12. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns eingeladen, zum oben genannten Geschäft Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir den Verpflichtungskredit begrüssen und uns der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV vom 8. Dezember 2020 anschliessen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident a.i.:

Martin Kessler

REGIERUNGSRAT DES KANTONS SCHAFFHAUSEN

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

12. Januar 2021

Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 7. Oktober 2020 und die Möglichkeit, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung nehmen zu können.

Das Instrument des Verpflichtungskredites hat sich seit seiner Einführung 2018 bewährt und insbesondere die Planungssicherheit bei den Kantonen erhöht. Der Kanton Solothurn begrüsst es, dass der Bundesrat beabsichtigt, den RPV-Verpflichtungskredit 2022-2025 gegenüber der Vorperiode um rund 300 Millionen Franken auf 4'398 Millionen Franken zu erhöhen.

Um die Ziele des Pariser Klimaübereinkommens, zu deren Einhaltung sich die Schweiz verpflichtet hat, erreichen zu können, ist eine markante Zunahme des Modalsplitanteils des öffentlichen Verkehrs unabdingbar. Dazu tragen nebst dem weiteren Ausbau des Angebots auch Umweltmassnahmen bei, namentlich energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge. Insbesondere Busse mit alternativen Antrieben sind in der Beschaffung und im Unterhalt derzeit aber noch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Weiter muss davon ausgegangen werden, dass auch die Beschaffungskosten für Schienenfahrzeuge künftig zunehmen werden, weil die Sicherheitsvorschriften in den letzten Jahren erhöht wurden (z.B. Brandschutz, Zugsicherungssysteme, Verschärfung Crash-Normen). Der Kanton Solothurn begrüsst es, dass die Investitionsfolgekosten für die Beschaffung von umweltfreundlicheren Bussen (z. B. Elektrobusse) sowie die für deren Betrieb nötige Infrastruktur grundsätzlich via normale Abgeltungen für den RPV unterstützt und finanziert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund hätte der Kanton Solothurn einen höheren Verpflichtungskredit befürwortet, etwa gemäss dem vom Bundesamt für Verkehr geschätzten Bedarf von 4'462 Millionen Franken. Wir teilen aber die Einschätzung der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), dass es angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise entstehen, nachvollziehbar ist, dass der Bund einen etwas tieferen Kreditrahmen beantragt (siehe Schreiben der KöV vom 8. Dezember 2020).

Wir erwarten gleichzeitig, dass der Kreditrahmen erhöht wird, wenn sich zeigen sollte, dass der Einsatz der umweltfreundlicheren Busse höhere Abgeltungen zur Folge haben wird, als in der Kreditvorlage geschätzt.

Der Kanton Solothurn erachtet es auch als sinnvoll, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK bestrebt ist, ein Budget von jährlich 5 Millionen Franken für Innovationen im öffentlichen Personenverkehr vorzusehen, das heisst für Pilotprojekte, mit denen Innovationen konkretisiert und erstmals auf den Markt gebracht werden können.

Weiter begrüsst es der Kanton Solothurn, dass sich der Bund künftig auch an Nachtfahrangeboten oder an Angeboten beteiligen will, welche der touristischen Verkehrserschliessung dienen.

Gemäss der Kreditvorlage werden die Folgekosten der Covid-19-Krise für die Jahre 2020 und 2021 separat aufgearbeitet. Stand heute kann noch nicht abgeschätzt werden, wie sich die Nachfrage und somit auch die Verkehrserlöse ab den Jahr 2022 entwickeln werden. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass die Erlöse zumindest im Jahr 2022 noch unter dem Niveau von vor der Covid-19-Krise liegen werden, was einen höheren Abgeltungsbedarf zur Folge haben dürfte. Wie die KöV erwartet auch der Kanton Solothurn, dass der Verpflichtungskredit in diesem Fall nachträglich erhöht oder eine anderweitige Lösung gefunden wird, welche eine nachhaltige Finanzierung des RPV für den Zeitraum 2022-2025 sicherstellt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Argumente.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.	sig.
Susanne Schaffner	Andreas Eng
Frau Landammann	Staatsschreiber

VERSENDET AM 19. JAN. 2021

Regierungsrat des Kantons Schwyz

kantonschwyz

6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Schwyz, 12. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Vorlage eines Verpflichtungskredits für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 zur Vernehmlassung bis 22. Januar 2021 unterbreitet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Der Kanton Schwyz begrüsst den Verpflichtungskredit 2022–2025

Der Regionale Personenverkehr (RPV) ist ein essenzieller Bestandteil des Erfolgsmodells öV-Schweiz. Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt, sichert im gesamten Land ein ausgewogenes und attraktives Grundangebot an Mobilität, fördert den nachhaltigen Tourismus und stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz. Vor diesem Hintergrund begrüsst es der Kanton Schwyz, dass der Bundesrat vorsieht, den RPV-Verpflichtungskredit 2022–2025 im Vergleich zur Vorperiode um 294 Mio. auf total 4 398 Mio. Franken zu erhöhen.

Nachvollziehbarer Kreditumfang

Der Kreditvorschlag des Bundesrates liegt rund 64 Mio. Franken tiefer als die Einschätzung des BAV, welche für den Zeitraum 2022–2025 Abgeltungen in Höhe von total 4 462 Mio. Franken ausweist. Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise entstehen, kann der Kanton den leicht tieferen Kreditvorschlag des Bundesrates nachvollziehen und verzichtet zum jetzigen Zeitpunkt auf die Forderung nach einer Krediterhöhung. Gleichzeitig verweisen wir auf die nachfolgenden Vorbehalte hinsichtlich der noch nicht abschätzbaren Langzeitwirkung von Covid-19.

Finanzielle Folgen der Corona-Pandemie

Finanzielle Defizite, die dem öffentlichen Verkehr durch die Corona-Pandemie entstehen, sind ausdrücklich nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022–2025, sondern werden separat aufgearbeitet. Der Kanton Schwyz begrüsst dieses Vorgehen. Mit dem oben erwähnten dringlichen Bundesgesetz wurde ein erster wichtiger Schritt getan. Letzteres beschränkt sich allerdings primär auf die Defizite 2020. Nur für einzelne Verkehrssparten ist auch für das Jahr 2021 eine Unterstützung vorgesehen. Welche finanziellen Folgen sich für den öV darüber hinaus ergeben, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar. Basierend auf den aktuellen Erkenntnissen muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Verkaufserlöse im öV ihr ursprüngliches Niveau bis 2022 (und potenziell darüber hinaus) nicht mehr erreichen werden. Sollte diese Prognose eintreffen, erwartet der Kanton Schwyz eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung, die eine nachhaltige Finanzierung des RPV für den Zeitraum 2022–2025 sicherstellt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann

Regierungsrat Kanton Schwyz

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie z. K.:
– Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau

Thurgau

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 12. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025.

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist ein tragender Pfeiler des ÖV-Systems der Schweiz. Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt und stärkt den Wirtschaftsstandort. Der RPV konnte in den vergangenen Jahren aufgrund von politisch breit abgestützten Entscheidungen kontinuierlich ausgebaut werden.

Mit dem Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Abgeltung des RPV beantragt der Bundesrat für die Jahre 2022 – 2025 einen Verpflichtungskredit von 4'398 Mio. Franken. Wir begrüssen, dass der Bund den Verpflichtungskredit 2022 – 2025 gegenüber der Vorperiode um 294 Mio. Franken erhöhen will.

In der Vorlage werden jedoch die indirekten finanziellen Folgen der Corona-Pandemie nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrserlöse erst in ein paar Jahren wieder das Niveau von 2019 erreichen werden. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich in der Periode des neuen Verpflichtungskredits mit hoher Wahrscheinlichkeit in geringeren Verkehrserlösen niederschlagen. Es ist daher von einem höheren Abgeltungsbedarf auszugehen, als dies im vorliegenden Verpflichtungskredit 2022 – 2025 berücksichtigt wird.

Wenn aufgrund der langfristigen Folgen der Corona-Pandemie eine Finanzierungslücke entsteht, so muss der Verpflichtungskredit nachträglich erhöht werden. Eine alleinige Finanzierung der zusätzlichen Abgeltungen durch die Kantone lehnen wir dezidiert ab.

Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld
T +41 58 345 53 10, F +41 58 345 53 54
www.tg.ch

Zum Erläuternden Bericht haben wir folgenden Hinweis: Kapitel 1.1.2 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Seite 14: Die Appenzeller Bahnen (AB) und nicht die Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) haben das Angebot St. Gallen–Teufen in der Bestellperiode 2018-2019 ausgebaut.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber

DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS THURGAU

numero			Bellinzona
6757	fr	0	16 dicembre 2020

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti
Divisione finanziamento
3003 Berna

e-mail: finanzierung@bav.admin.ch
marie.demartignac@bav.admin.ch

Consultazione sul credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2022–2025: presa di posizione del Cantone Ticino

Gentili Signore,
Egregi Signori,

in data 7 ottobre 2020 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante lo stanziamento del credito d'impegno per l'indennizzo dell'offerta di trasporto del Traffico regionale viaggiatori (TRV). Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo.

Come già comunicato nello scritto del Dipartimento del territorio del 13 maggio u.s. salutiamo positivamente la proposta di aumento di questo importante credito nell'ambito del trasporto pubblico. Rileviamo purtroppo che non è stata considerata la nostra richiesta di aumentare il credito d'impegno di CHF 60 milioni al fine di fornire un maggior sostegno per l'ulteriore espansione di offerte, la modernizzazione e le innovazioni nel TRV.

Ciò nonostante, in considerazione delle stime esposte al cap. 3.1.4 "Proposta per il credito d'impegno TRV 2022-2025" esprimiamo parere favorevole alla proposta di credito d'impegno di CHF 4'398 milioni.

Gradiscano, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Norman Gobbi

Il Cancelliere:

Arnoldo Coduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 7. Oktober 2020 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zum «Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025» zu äussern. Wir danken Ihnen dafür. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Zur Abgeltung der Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2022 bis 2025 (Fahrplanperioden 2022/2023 und 2024/2025) beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 4'398 Mio. Franken durch einen entsprechenden Bundesbeschluss.

Mit dem Verpflichtungskredit von 4'398 Mio. Franken sollen Ausbauten von geplanten Verkehrsleistungen und die Folgekosten der für notwendig erachteten Investitionen finanziert werden. Im Weiteren werden Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten im RPV-Sektor dauerhaft gesichert.

Die direkten finanziellen Folgen der Coronavirus-Pandemie im regionalen Personenverkehr sind nicht Gegenstand dieser Vorlage und werden separat behandelt und abgegolten.

Stellungnahme

Die Verbundaufgabe (Bund-Kanton) mit gemeinsamem Offert- und Bestellverfahren im abgeltungsberechtigten Personenverkehr hat sich bisher bestens bewährt. Basis dazu bilden gesicherte finanzielle Mittel für Leistungsabgeltungen im regionalen Personenverkehr.

Der Kanton Uri begrüsst die Festlegung der finanziellen Mittel für die Abgeltung der ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr mittels eines Verpflichtungskredits über vier Jahre. Damit erhält der regionale Personenverkehr bzw. die am Bestellwesen beteiligten Organe (Bund und Kantone) Sicherheit hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Abgeltungsentwicklungen und können ihre Finanzierungsbedürfnisse planen.

Wie in der Botschaft festgehalten, berücksichtigt der Verpflichtungskredit nur beschränkt die zukünftige Beschaffung von umweltfreundlichen Strassenfahrzeugen, die technologischen Herausforderungen und die Übernahme von Nachtfahr- sowie Freizeitangeboten. Zudem befürchten wir, dass die Corona-Pandemie noch längerfristig Auswirkungen auf die Einnahmen der Transportunternehmungen haben wird. Gemäss erläuterndem Bericht zum Verpflichtungskredit basiert die Finanzplanung des Bunds auf 2016 erstellten Verkehrsprognosen mit einer Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr bis 2040. Diese berücksichtigen jedoch nicht die in den Jahren 2020 sowie in den Folgejahren massgebenden längerfristigen Auswirkungen durch die COVID-Massnahmen (vermehrtes Home-Office, verstärkte Nutzung von Online-Kommunikation, Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr usw.).

Wir bezweifeln deshalb, dass die vorgeschlagenen Mittel von 4'398 Mio. Franken ausreichen werden, um den gerade auch für Bergkantone enorm wichtigen Regionalverkehr mit genügend Mitteln zur Bewältigung der Herausforderungen auszustatten. In einer vom Bundesamt für Verkehr (BAV) durchgeführten Konsultation der interessierten Kreise (Kantone, ÖV-Branche) wurde bereits im Vorfeld die Kredithöhe kritisch hinterfragt. Die Mehrheit der Kantone befürchten, dass der Beitrag angesichts der klimabedingten und technologischen Herausforderungen ungenügend sei. Der vom BAV analysierte Abgeltungsbedarf basiert aus dem Jahre 2019 und berücksichtigt nicht mehr die aktuelle Ausgangslage bzw. Veränderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Die Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs durch das BAV von Total 4'462 Mio. Franken übersteigt ebenfalls den nun vorgeschlagenen Kredit von 4'398 Mio. Franken und bekräftigt unsere Einschätzung.

Die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) weist ebenfalls darauf hin, dass die Verkaufserlöse im öffentlichen Verkehr ihr ursprüngliches Niveau bis 2022 und potenziell darüber hinaus nicht erreichen werden. Die KöV verlangt daher, dass eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder anderweitige Lösung sichergestellt wird. Aus Bestellersicht ist dieser Schritt schon jetzt absehbar, weshalb wir beantragen, den Kredit bereits jetzt auf einer realistischeren, höheren Basis zu fixieren.

Der Kanton Uri befasst sich zusammen mit den beteiligten Transportunternehmen intensiv mit der Entwicklung des Regionalverkehrs und ist in den nächsten Jahren dringend auf Investitionen im Regionalverkehr angewiesen (z. B. im Rahmen der Destinationsperspektive Göschenen-Andermatt).

Antrag

Der Regierungsrat beantragt, den Verpflichtungskredit auf die vom Bundesamt für Verkehr durchgeführte Erhebung zum notwendigen Abgeltungsbedarf abzustimmen und mindestens um 64 Mio. Franken auf 4'462 Mio. Franken zu erhöhen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 26. Januar 2021

REGIERUNGSRAT DES KANTONS URI

Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann	Der Kanzleidirektor
Urban Camenzind	Roman Balli

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 LAUSANNE

Office fédéral des transports OFT
Monsieur Peter Füglistaler, directeur
3003 Berne

Envoi par courriel à :
konsultationen@bav.admin.ch

Lausanne, le 13 janvier 2021

Consultation fédérale : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Monsieur le Directeur,

Le Conseil d'Etat accuse réception de votre courriel du 7 octobre 2020 lui soumettant en consultation le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat souhaite rappeler que les participations cantonales selon l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) sont une variable financière fondamentale pour les fonds que doit apporter chaque canton. Si, sur le plan suisse, une sécurité accrue du TRV est mise en place par la Confédération au moyen du crédit d'engagement, il convient d'apporter également cette même sécurité aux cantons.

Par conséquent, le Conseil d'Etat demande que les participations cantonales selon l'OITRV pour la période 2020-2023 soient prolongées jusqu'en 2025 afin qu'elles couvrent la même période de financement que le crédit d'engagement 2022-2025.

Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022 à 2025

Le Conseil d'Etat prend acte que les conséquences financières du coronavirus seront traitées séparément, bien que vous renvoyiez à la loi fédérale urgente, qui, elle, ne traite que les années 2020 et 2021. La question du financement des éventuelles répercussions dès 2022 de la pandémie doit impérativement être thématisée, car le Conseil d'Etat demeure convaincu que les conséquences directes et indirectes du coronavirus sur la demande de transport public ne se limiteront vraisemblablement pas aux seules années 2020 et 2021. Des changements de comportement de la part des usagers sont aussi à escompter et mettront à mal le transfert modal. Ces effets sont encore peu mesurables, mais il est fort probable que les hypothèses de fréquentation et de consommation émises dans les offres TRV 2020/2021 soient revues à la baisse et les offres TRV 2022/2023 ajustées en conséquence. Il en résultera une hausse des besoins d'indemnités et une baisse des taux de couverture des coûts des lignes du TRV, desquelles il apparaîtra difficile d'isoler clairement les effets ponctuels ou structurels de la pandémie.

Ainsi, les critères de reconnaissance du périmètre du TRV et ceux exigés pour obtenir un cofinancement fédéral devront sans nul doute être assouplis, du moins de manière transitoire.

Les moyens planifiés de la Confédération de 4'398 millions de francs sont certes en augmentation par rapport à la période précédente 2018-2021. Toutefois, il est à noter que le montant proposé par le Conseil fédéral ne couvre pas les besoins avant renchérissement évalués par l'OFT à 4'425 millions de francs. Cette réduction ne paraît en aucune manière opportune, pour les raisons ci-après :

- effectivement, les moyens mis à disposition dans le crédit d'engagement TRV pour la période 2018-2021 (4'011 millions de francs) se sont révélés moins importants que prévu (4'104 millions de francs), mais ce crédit a pu compter sur de conséquentes moins-values extraordinaires, à l'exemple des remboursements d'indemnités de la part de CarPostal et du BLS ;

- les moyens d'exploitation subissent des exigences de plus en plus accrues en termes de qualité, d'accessibilité, de connectivité, d'efficacité ou de sécurité. Leur renouvellement, du moins partiel, devient plus fréquent en raison des composants électroniques et leur entretien plus onéreux, ce qui grève fortement les coûts de production ;

- l'OFT souhaite soutenir, par l'intermédiaire d'un budget d'innovation, les projets d'acquisition de véhicules TRV moins consommateurs en énergie fossile. À ce propos, il n'est pas connu quels projets sur la base de quels critères ont pu bénéficier du fonds d'innovation à ce jour, ni si ce fonds, en cas de sous-consommation, peut être réaffecté aux besoins courants ou reporté sur les années suivantes ;

- le sondage effectué par l'OFT est antérieur aux initiatives de « Plan Climat », en cours d'élaboration au sein de diverses collectivités publiques et qui impliquent un développement manifeste de l'offre en transport public afin d'augmenter la part modale des transports publics et réduire durablement la consommation en énergie fossile ;

- le crédit d'engagement est un cadre financier maximal. Or, et on le constate maintenant avec la pandémie de COVID-19, un crédit d'engagement doit pouvoir compter sur une marge de manœuvre pour les imprévus.

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat considère que le crédit d'engagement TRV pour la période 2022-2025 proposé est insuffisant. Il doit être augmenté à minima à hauteur du besoin d'indemnités global évalué par l'OFT pour la période 2022-2025 (renchérissement inclus), à savoir 4'462 millions de francs. D'autre part, il s'oppose à toute réduction budgétaire de la part de la Confédération durant cette période.

Enfin, il est à relever que le Canton de Vaud, comme bien d'autres cantons, soutient le développement du transport public sur son territoire et en connexion avec les régions voisines. Il a démontré sa volonté forte de rattraper un relatif retard en terme de niveau d'offre en libérant les ressources budgétaires nécessaires à cet effet, et compte renforcer encore ses dispositions afin de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire.

En effet, l'établissement d'un plan climat cantonal constitue un objectif du programme de législature 2017-2022 du Conseil d'Etat et repose sur la nécessité pour le canton d'assumer sa responsabilité climatique. L'élaboration de ce plan s'inscrit dans le prolongement de la politique climatique fédérale ; il est donc primordial que la Confédération puisse s'engager à nos côtés en vue de rechercher des solutions de financement pérennes, en adéquation avec les défis de la politique des transports et des enjeux climatiques qui dépassent les simples frontières cantonales.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE	LE CHANCELIER
Nuria Gorrite	Vincent Grandjean

Copies
- OAE
- DGMR

Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

2021.00061

Eidgenössisches Departement für Umwelt ,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Referenzen DFM/SB
Datum
20. Jan. 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 - 2025:
Vernehmlassungsverfahrens; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Unterlagen zur Vernehmlassung bezüglich des Verpflichtungskredits für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025 unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme recht herzlich.

Die Erfahrungen mit dem Verpflichtungskredit 2018 – 2021 waren durchwegs positiv und die Unterstützung des Bundes für den Regionalverkehr zu gleichen Teilen wie die Kantone hat sich bewährt und wir möchten Ihnen recht herzliche für Ihre Bemühungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz danken. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem bisherigen Verpflichtungskredit befürworten wir die Weiterführung dieses Systems.

Wir unterstützen die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 8. Dezember 2020, die die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz unterstreicht.

Im Hinblick auf die aktuell schwierige Situation im Zusammenhang mit der Pandemie Covid-19 sind wir der Meinung, dass der vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2022 - 2025 ein guter Kompromiss ist. Es wird sich zeigen, wie stark die aktuelle Situation die Nachfrage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren beeinflussen wird. Deshalb ist es auch sehr wichtig, dass bei der Betrachtung der Folgen von Covid-19, die ausserhalb dieses Verpflichtungskredites angegangen wird, nicht nur die Jahre 2020 und 2021 analysiert werden. Es wird allenfalls noch bis in die Jahre 2022/2023 gehen, bis sich die Nutzerzahlen wieder an das Niveau von 2019 angleichen werden. Es kann auch sein, dass aufgrund von vermehrtem Homeoffice in naher Zukunft, die Pendlerströme sich verändern und somit auch einen Einfluss auf die finanzielle Struktur des öffentlichen Verkehrs haben werden. Wir verlangen deshalb, dass in einer solchen Situation die Möglichkeit offengelassen wird, beim Verpflichtungskredit 2022 – 2025, falls nötig, zu einem späteren Zeitpunkt noch Anpassungen machen zu können, wenn die genaueren Faktoren als Folge von Covid-19 bekannt sind.

Place de la Planta, CP 478, 1951 Sion
Tel. 027 606 21 00 · Fax 027 606 21 04

Wir begrüssen das klare Bekenntnis des Bundes, dass die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs auch in Zukunft eine Verbundaufgabe zwischen dem Bund und den Kantonen bleiben soll und dass der Bundesanteil pro Kanton unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten festgelegt wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Staatsrates

Der Präsident

Christophe Darbellay

Der Staatskanzler

Philipp Spörri

Kopie an Jacques Melly (Chef des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt)
Vincent Pellissier (Chef der Dienststelle für Mobilität)
Stefan Burgener (Chef der Sektion Verkehr)

Antwort per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Kanton Zug

Regierungsrat

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail
Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Zug, 24. November 2020 sa

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025; Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommeruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 laden Sie uns zur Stellungnahme ein. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Der Regionale Personenverkehr (RPV) ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die Finanzierung ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.

Mit dem vierjährigen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2022–2025 schafft der Bundesrat Sicherheit hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Entwicklung der Abgeltungen. Dies erhöht die Verbindlichkeit des Bundes, fördert die Transparenz und erleichtert den Kantonen die Planung der eigenen finanziellen Beiträge an den RPV. Davon profitiert auch der Kanton Zug (Planungssicherheit), da die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel bereits vorgängig bekannt sind.

Der Regierungsrat des Kantons Zug nimmt zustimmend Kenntnis vom vorgeschlagenen Umfang des Verpflichtungskredits des Bundes für die Jahre 2022–2025.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Stephan Schleiss
Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Regierungsgebäude, Seestr. 2, 6300 Zug
Tel +41 41 728 33 11
www.zg.ch

Kopie per E-Mail an:

- finanzierung@bav.admin.ch (als PDF- und Word-Dokument)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch

Kanton Zürich
Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

13. Januar 2021 (RRB Nr. 12/2021)

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 (Vernehmlassung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025 unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Mit dem Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung des RPV beantragt der Bundesrat für die Jahre 2022–2025 einen Verpflichtungskredit von 4398 Mio. Franken. Wir begrüssen, dass der Bund trotz der angespannten mittelfristigen Finanzierungslage bereit ist, den Verpflichtungskredit 2022–2025 gegenüber der Vorperiode um 294 Mio. Franken zu erhöhen. Ebenfalls ist positiv hervorzuheben, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) entsprechende Vorabklärungen zum Finanzierungsbedarf bei den Verkehrsunternehmen durchgeführt und die Resultate für die Vorlage transparent aufbereitet hat. Dass der beantragte Kredit um 63,9 Mio. Franken geringer ausfällt als der vom BAV ausgewiesene Mittelbedarf für die Periode 2022–2025, ist unter Berücksichtigung der allgemeinen Planungsgenauigkeit und der jährlich eingerechneten pauschalen Abgeltungserhöhung von 1% vertretbar. Grundsätzlich teilen wir daher die Auffassung des Bundesrates, dass mit dem vorgesehenen Finanzierungsrahmen die künftige Angebotsentwicklung und die Investitionsverpflichtungen abgedeckt werden können. Gleichzeitig möchten wir jedoch auf Folgendes hinweisen:

Die finanziellen Folgen der Coronapandemie für den RPV sind nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022–2025. Gestützt auf die neuste Entwicklung muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr ihr ursprüngliches Niveau bis Ende 2021 bei Weitem noch nicht erreicht haben wird. Im Zürcher Verkehrsverbund wird damit gerechnet, dass dies erst im Verlauf des Jahres 2024 der Fall sein dürfte. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich daher mit grosser Wahrscheinlichkeit auch

noch in der Periode des neuen Verpflichtungskredits in Form von geringeren Verkehrserlösen niederschlagen. Aufgrund dieses Niveaueffekts ist von einem deutlich höheren Abgeltungsbedarf bei den Verkehrsunternehmen auszugehen als im vorliegenden Verpflichtungskredit 2022–2025 berücksichtigt.
In Einklang mit der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs verzichtet der Kanton Zürich zum jetzigen Zeitpunkt auf die Forderung nach einer Krediterhöhung. Dieser Verzicht ist jedoch mit der Erwartung verbunden, dass der Verpflichtungskredit 2022–2025 nachträglich erhöht wird, sollte sich die absehbare Finanzierungslücke aufgrund der mittel- bis langfristigen Folgen der Coronapandemie bestätigen. Andernfalls wären diese zusätzlichen Abgeltungen alleine durch die Kantone zu finanzieren, was wir entschieden ablehnen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner Dr. Kathrin Arioli

Allianza dal Center | Alleanza del Centro | Le Centre | Die Mitte

3001 Bern, Die Mitte, Postfach

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Januar 2021

Vernehmlassung: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage
Der regionale Personenverkehr (RPV) stellt das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in sämtlichen Regionen der Schweiz dar. Zusammen mit dem Fernverkehr stellt er die Grundversorgung der Bevölkerung im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel sicher und entlastet die Strassen.
Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat vor, einen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des RPV für die Vierjahresperiode 2022-2025 in der Höhe von 4'398 Millionen Franken bereitzustellen. Damit trägt der Bund zusätzlich zu den Kantonen die ungedeckten Kosten der Transportunternehmen im RPV.
Die Unterstützungsleistungen im Rahmen des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise sind unabhängig von dieser Vorlage geregelt.

Die Mitte unterstützt den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025 klar
Gegenüber der laufenden Vierjahresperiode soll der Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025 um 300 Millionen Franken erhöht werden. Die Mitte begrüsst diese Massnahme für eine zukunftsorientierte Entwicklung des RPV. Neben Angebots- und Qualitätsverbesserungen können so ebenfalls die Beschaffung von neuem Rollmaterial oder der Angebotsausbau der S-Bahn-Züge gefördert werden.

Die Mitte befürwortet zudem eine mögliche Ausdehnung der Abgeltungsberechtigung auf den Freizeitverkehr und die Nachtfahrangebote. Das Gesamtangebot im RPV wird damit klar verbessert und auch die ländlichen Gebiete sollten vor allem im Bereich der touristischen Angebote noch besser unterstützt werden. Eine besondere Aufstockung des Kredits ist dafür aktuell nicht vorgesehen.

Weiter ist Die Mitte offen für die in der Branche diskutierten Ansätze, wonach die Beschaffung von Verkehrsmitteln ohne fossile Antriebsstoffe (insbesondere klimaneutrale Elektrobusse) mit finanziellen Anreizen begünstigt werden könnte. Der RPV ist auch in diesem Bereich gefordert.

Für Die Mitte ist es wichtig, dass die Subventionen bei den Transportunternehmen korrekt eingesetzt werden. Sie unterstützt die zusätzlichen Bestrebungen, weiterhin vertiefte stichprobeartige Prüfungen durchzuführen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister — Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio — Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

PLR
Les Libéraux-Radicaux

PLR.Les Libéraux-Radicaux
Secrétariat général
Neuengasse 20
Case postale
CH-3001 Berne

+41 (0)31 320 35 35
www.plr.ch
info@plr.ch
/plr.lesliberauxradicaux
@PLR_Suisse

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par e-mail :
finanzierung@bav.admin.ch

Berne, 12 janvier 2021 / nb
VL TRV

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux accepte cette proposition de crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022-25. Le TRV joue un rôle clef en matière de mobilité. Il complète le réseau de grandes lignes, transportant quelques 2.5 millions de voyageurs par jour. Sans continuité avec la mobilité régionale, le potentiel des grandes lignes ferroviaires ne peut pas être pleinement exploité. Le PLR réitère ainsi son soutien au développement des transports publics.

En parallèle, il convient de renforcer l'efficacité des entreprises de transport public. Comme indiqué en page 11 du rapport du Conseil fédéral, les indemnités par voyageurs-km - qui peuvent servir d'indicateur de l'efficience du secteur – se maintiennent à un niveau stable depuis 2010, alors qu'elles avaient connu auparavant une diminution. De leur côté les coûts complets par kilomètre ont augmenté de 1.1% depuis 2009. Certes, cette évolution s'explique en partie par des investissements importants réalisés ces dernières années et visant à améliorer l'offre. Toutefois, renforcer l'efficience des entreprises de transport public doit rester un objectif à poursuivre. L'évolution du degré de couverture des coûts par les usagers, 46,5% en 2008 contre 52,1% en 2019, est quant à elle positive. Elle doit être saluée. Le Conseil fédéral doit veiller à ce que cette tendance soit poursuivie.

Tout comme en 2017, le PLR soutient le relèvement du crédit proposé par le Conseil fédéral. Il devrait cependant s'agir – cette fois-ci - d'un maximum. L'augmentation de l'enveloppe n'est pas négligeable : 4'398 mio. en 2022-25, contre 4'104 mio. en 2018-25. Il faut garder en tête que les moyens financiers engagés dans le développement du TRV ne pourront pas être dépensés ailleurs.

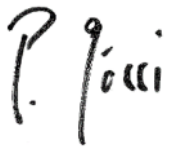
Les affaires de subventions abusives dont se sont rendues coupables certaines entreprises de transport public auront pour conséquence un renforcement du contrôle exercé par l'OFT. Le Conseil fédéral l'évoque dans son rapport. Les erreurs commises devant être corrigées, cette démarche est souhaitable. Cela étant, les nouvelles directives devront rester proportionnées et supportables pour les entreprises concernées. Par ailleurs, le problème de fonds, à savoir la concomitance d'objectifs contradictoires (« libérer des fonds pour les investissements » contre « interdiction de réaliser des bénéfices »), n'a pas encore été abordé par le Conseil fédéral. Dans sa réponse de consultation à l'avant-projet de modification de la loi sur le transport de voyageurs (lien), le PLR revendiquait un assouplissement des règles d'utilisation des bénéfices pour les entreprises de transport. Ce faisant les conflits d'intérêts se verraient atténués, renforçant au passage les incitations à travailler de manière plus efficace.

Enfin, une attention particulière doit être accordée à l'innovation. Des dépenses importantes sont réalisées dans ce domaine, sans que leur plus-value ne soit évaluée. Le PLR invite le Conseil fédéral à combler cette lacune. L'OFT devrait par ailleurs communiquer ses objectifs, notamment en matière d'évolution des charges d'exploitation du matériel roulant, de sa consommation énergétique, et de l'emploi de moteurs traction de dernière génération. Une quantification de la plus-value du recours à un matériel moderne devrait être présentée.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

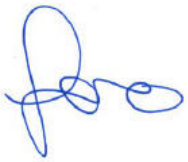
PLR.Les Libéraux-Radicaux

La Présidente



Petra Gössi
Conseillère nationale

La Secrétaire générale



Fanny Noghero

Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / info@spschweiz.ch / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Ausgangslage
Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende Angebot für zwei Jahre und dessen Kosten fest. Diese Leistungen im RPV werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Seit 2018 plant der Bund die für die Abgeltung erforderlichen Mittel in diesem Bereich über einen jeweils für vier Jahre geltenden Verpflichtungskredit ein. Das Parlament stimmte im Juni 2017 einem Verpflichtungskredit in der Höhe von 4'104 Mio. Fr. für die Periode 2018–2021 zu. ***Mit der vorliegenden Vorlage soll die Höhe der verfügbaren Mittel für die Periode 2022–2025 festgesetzt werden.***

Inhalt der Vorlage
Für die Abgeltung der Leistungen des RPV, die in den Fahrplanperioden 2022–2023 und 2024–2025 bestellt werden, wird vorgeschlagen, ein ***Verpflichtungskredit von 4'398 Mio. Fr.*** *bereitzustellen. Dieser Betrag ermöglicht es, den Ausbau der geplanten Verkehrsleistungen und die Folgekosten der für notwendig erachteten Investitionen zu finanzieren, die Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten im RPV-Sektor dauerhaft zu sichern und bis zu einem gewissen Grad die Folgen von Entscheidungen aufzufangen, die kurz- bis mittelfristig noch getroffen werden könnten. Er ist zudem mit der Finanzplanung des Bundes vereinbar. Die finanziellen Folgen der Coronavirus-Pandemie für den RPV werden separat aufgearbeitet und sind nicht Gegenstand dieser Vorlage (siehe Botschaft vom 12.8.2020 zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise).*

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Art. 1

Für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots des regionalen Personenverkehrs wird für die Jahre 2022–2025 ein Verpflichtungskredit von 4398 Millionen Franken freigegeben.

Art. 2

Dem Verpflichtungskredit liegen der Stand des Landesindexes der Konsumentenpreise vom Dezember 2019 (101,7 Punkte; Dez. 2015 = 100 Punkte) sowie die folgenden Teuerungsannahmen zugrunde:

2022: + 1,0 %;
2023: + 1,2 %;
2024: + 1,2 %;
2025: + 1,2 %.

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Zur Ausgangslage

Die Nachfrage im regionalen Personenverkehr (RPV) wird mittel- bis langfristig weiter stark zunehmen. In den Regionen Zürich und Genfersee wird es bis 2040 sogar fast zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen kommen. Doch trotz dieses starken Wachstums des Passagieraufkommens, hat sich der Modalsplit in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert. Im Gegenteil: Dieser war während den letzten drei Jahren sogar leicht rückläufig. **Deshalb besteht verkehrs- und umweltpolitisch grundsätzlich grosser Bedarf nach einem weiteren Ausbau des Angebots im RPV.**

Zum Finanzrahmen

Wir begrüssen die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits zur Finanzierung des RPV für die nächsten vier Jahre. Dieses Instrument hat sich bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar. Denn eine solche Art von Beteiligung des Bundes schafft die nötige Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die Planungssicherheit wird allerdings durch die geplante Angebotsbestellungen von nur zwei Jahren unnötig gemindert. **Deshalb wäre eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit klar zu bevorzugen. Weiter wäre zu bevorzugen, dass es keine abschliessende Bestellung sein soll, sondern Anpassungen und insbesondere Ergänzung innerhalb dieser 4 Jahre möglich sein sollten.**

Der vorgeschlagene Finanzrahmen von 4'398 Mio. Fr. ist grundsätzlich positiv zu beurteilen. Es handelt sich um eine Steigerung um fast 400 Mio. Fr. im Vergleich zur Vorperiode (2018-2021; 4'015 Mio. Fr.). Dadurch können im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umgesetzt und neues Rollmaterial beschaffen werden. Dieser «Ausbau» des Finanzrahmens ist unseres Erachtens unzureichend und in der Folge zu erhöhen, auch weil er aus mehreren Gründen zu relativieren ist:

- **Ein Anteil von 36 Mio. Fr. der zusätzlich veranschlagten Mittel sind auf die prognostizierten Teuerungsraten zurückzuführen und entsprechen somit keiner realen Erhöhung.**
- **Im Zeitraum 2007 bis 2019 nahmen die Abgeltungen jährlich um durchschnittlich 2.2% zu. In der aktuell in Diskussion stehenden Periode 2022–2025 steigen sie jedoch nur um durchschnittlich 1.95%.** Das ist insbesondere zu kritisieren, weil in der Vergangenheit der stetige Anstieg der Mittel mitunter mit «dem politischen Willen, die Nachfrage zu befriedigen und den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern» begründet wird. Die logische Schlussfolgerung daraus wäre also, dass die Zunahme der Abgeltungen im RPV nicht tiefer, sondern substanziell höher sein sollte, da – wie bereits erwähnt – der Modalsplit nur etwa konstant gehalten werden konnte.
- **Obwohl wir es begrüssen, dass zusätzlich zu den üblichen Abgeltungen auch weiterhin Unterstützungsbeträge für Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV gezahlt werden soll, finden wir, dass der dafür vorgesehen Betrag von 5 Mio. Fr. (derselbe**

wie in der Vorperiode!) deutlich zu tief bemessen ist. Damit die Transportunternehmen Innovationen zur Effizienzverbesserung und Attraktivitätssteigerung im RPV vorantreiben können, um den öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit zu steigern, müssen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Umso wichtiger ist es, vorausschauend genügend Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV zu reservieren und den Kredit mit zweckgebundenen Mitteln aufzustocken.

- Um den erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen der bis anhin nicht in die Bedarfsumfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das BAV zusätzlich von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von 1% pro Jahr aus (für den Bundesanteil). Auch diese Annahme bleibt im Vergleich zur Vorperiode unverändert. Dies ist für uns aber nicht verständlich. Denn damit will das BAV nicht nur «den noch nicht explizit formulierten, jedoch derzeit in der Branche diskutierten Anträgen» gerecht werden, sondern neu «im Rahmen des üblichen RPV-Bestellverfahrens» zusätzlich auch die Beschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen unterstützen, die weniger oder keine fossile Treibstoffe verbrauchen. Dieser letzte Punkt ist ein Ziel der Energiestrategie 2050, welches mit der Annahme des Postulats 19.3000 zuletzt auch vom Parlament konkretisiert wurde. **Für die Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs braucht es substanzielle Mittel, welche (nebst dem Ortsverkehr) auch im RPV unbedingt zur Verfügung gestellt werden müssen (z.B. für den flächendeckenden Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse). Die dafür vom BAV vorgesehene jährliche pauschale Erhöhung und auf dem Niveau der Vorperiode belassene Abgeltungen um 1% ist dafür aber bei Weitem nicht ausreichend.**
- Es ist sehr begrüssenswert, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist es unseres Erachtens aber notwendig, dass nebst der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Mio. Fr. für Innovations- und Forschungsprojekte noch mehr Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie 2050 bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. Mit dem neuen CO2-Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen. Zudem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. **Da zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch nicht klar ist, wann das neue CO2-Gesetz in Kraft tritt, sind wir der Meinung, dass im Verpflichtungskredit 2022–2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sind.**

Leider mussten wir zudem feststellen, dass der Bundesrat mit seinem vorläufigen Beschluss nicht einmal den vom BAV eruierte Abgeltungsbedarf von 4'462 Mio. Fr. anerkennt. Die Differenz ist massgeblich auf eine komplette Streichung der jährlichen Pauschalzunahme von 1% zurückzuführen, was im Vergleich zur Vorperiode ein klarer Rückschritt ist. Wir fordern deshalb, dass entsprechend dem vom BAV berechneten Abgeltungsbedarf die jährliche Pauschalzunahme wieder aufgenommen und von 1% auf mindestens 2% aufgestockt wird. Dies insbesondere auch, um die ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs zu erreichen.

Zu den Abgeltungsbereichen und den Tarifen

Wir begrüssen es sehr, dass der Verpflichtungskredit unter der Annahme berechnet wurde, dass die Transportbranche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. Denn es gilt unbedingt zu vermeiden, dass die Fahrpreise erhöht werden. Denn höhere Preise würden das Mobilitätsverhalten der öV-Nutzer:innen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den Individualverkehr führen. Genau das gilt es zu vermeiden – der öV muss für die Nutzer:innen im Gegenteil sogar günstiger werden. In diesem Fall – also, wenn z.B. die Transportunternehmen aufgefordert werden, die Tarife zu senken, um mit finanziellen Anreizen den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern – müsste jedoch die Möglichkeit der Abgeltung der höheren Preise vorhanden sein.

Um den Anteil des öV am Gesamtverkehr generell zu erhöhen, erachten wir es als richtig, dass die Abgeltungsberechtigung im Rahmen des RPV auf weitere Bereiche wie den Nacht- oder Freizeitverkehr (also RPV ohne Erschliessungsfunktion) ausgedehnt wird. Deshalb begrüssen wir sehr, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält. Trotzdem oder gerade deswegen möchten wir die Forderung anbringen, dass der Bundesrat dieser Bekenntnis auch eine Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Denn ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

Zu den Auswirkungen Covid-19-Pandemie
Der RPV wird im Rahmen des «dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» finanziell substanziell unterstützt. Es ist zu begrüssen, dass so die Verluste der im RPV tätigen öV-Unternehmen im Jahr 2020 von Bund und Kantonen gedeckt werden. Ob diese Unterstützung ausreichen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht gesagt werden. Die Zahlen zu den Auslastungen in dem von der Covid-19-Krise weniger stark betroffenen dritten Quartal 2020 geben jedoch Grund zur Annahme, dass diese Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung hat. **Deshalb schliessen wir uns der Forderung des VöV an, dass das BAV beauftragt wird, im nächsten Jahr anhand der wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen eine Analyse der Niveaueffekte vorzunehmen und gestützt darauf eine allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits zu beantragen.**
Hinsichtlich der Covid-19-Krise möchten wir noch festhalten, dass nebst der Infrastruktur und dem Rollmaterial das Personal der entscheidende Faktor für einen reibungslos funktionierenden öV ist. Auch während der Krisensituation waren die Mitarbeiter:innen im öV rund um die Uhr im Einsatz und hielten den öV am Laufen (und sie sind und tun es immer noch). **Es wäre also ungerecht und ein völlig falsches Signal, wenn nun das Personal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müsste. Vielmehr muss im Zuge dieser Pandemie dafür gesorgt werden, dass sowohl die Arbeitsbedingungen verbessert und die Löhne entsprechend erhöht werden** – dies auch vor dem Hintergrund des akuten Personalmangels insbesondere in Bereichen des Schienenverkehrs. Hinsichtlich ebendieses Personalmangels möchten wir anregen, einen Zusatzbetrag für Ausbildung und Rekrutierung in Erwägung zu ziehen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz

Mattea Meyer	Cédric Wermuth	Claudia Alpiger
Co-Präsidentin	Co-Präsident	Politische Fachsekretärin

Schweizerische Volkspartei
Union Démocratique du Centre
Unione Democratica di Centro
Partida Populara Svizra

Generalsekretariat / Secrétariat général
Postfach, CH-3001 Bern
Tel. +41(0)31 300 58 58, Fax + 41(0)31 300 58 59
gs@svp.ch, www.svp.ch, PC-Kto: 30-8828-5

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 20. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP lehnt den beantragten Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,398 Milliarden Franken zur Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022 – 2025 ab. Das Ausgabenwachstum zur Finanzierung des RPV seitens des Bundes setzt sich mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit ungebremst fort. Vielmehr wäre jedoch ein Marschhalt bei der Kostenentwicklung und eine Neubeurteilung der Entwicklungen nötig. Insbesondere sind die Hürden für die Mitfinanzierung von ÖV-Projekten durch den Bund endlich zu erhöhen. Ein weiterer, ungebremster Ausbau ist auch angesichts der massiven Ausgaben des Bundes in Zusammenhang mit dem Coronavirus sowie den Auswirkungen der Pandemie auf den RPV selbst, vollkommen deplatziert.
Wie die Skandale in Zusammenhang mit der Postauto AG und der BLS AG zudem gezeigt haben, ist die Kontrolle seitens des Bundes schlichtweg ungenügend. Eine substanzielle Verbesserung und anschliessende Überprüfung derselben ist aus Sicht der SVP unabdingbar.

Der Regionale Personenverkehr (RPV) ist zweifellos wichtig, auch für die Rand- und Bergregionen sowie zur Entlastung des Strassenverkehrs. Mit dem heutigen System der Mitfinanzierung durch den Bund hat sich aber ein Fass ohne Boden geöffnet. Die Bundesmittel wurden von 750 Millionen Franken im Jahr 2008 auf inzwischen über 1 Milliarde Franken im Jahr 2021 erhöht und sollen bis 2025 sogar noch weiter auf über 1,15 Milliarden Franken ansteigen. Das grosszügige Verteilen der RPV-Bundesmittel führt dazu, dass die Begehrlichkeiten der Kantone in den Himmel schiessen. Im Bereich des RPV braucht es deshalb in den kommenden Jahren ein Umdenken, allenfalls neue Strukturen sowie eine Abkühlung des überhitzten Aktivismus und eine vermehrte Konzentration auf den Substanzerhalt statt eines weiteren, teils übertriebenen Ausbaus. Darüber hinaus ist auch eine Überprüfung der Rentabilität der bestehenden Leistungen angezeigt. Denn aus Sicht der SVP ist es zwingend, dass auch künftig ein höherer Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr angestrebt werden muss. Einfluss nehmen kann der Bund z.B. über die Bundesbeteiligungen. Ein weiterer Ausbau ist zudem auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den RPV (z. Bsp. Reduktion der Auslastung und verändertes Pendlerverhalten) als kritisch zu beur-

teilen. Vor einem weiteren, blindwütigen Ausbau sollte zwingend zuerst eine Neubeurteilung der Ist-Situation und der künftigen Entwicklung vorgenommen werden. Darüber hinaus ist ein derartiges Ausgabenwachstum angesichts der enormen Bundesausgaben und einem Anstieg der Staatsverschuldung in Zusammenhang mit dem Coronavirus unverantwortlich. Den finanziellen Auswirkungen der Pandemie auf den regionalen Personenverkehr im Jahr 2020 wurde bereits mit dem «dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» Rechnung getragen.

Die Subventionsskandale rund um die Postauto AG sowie um die BLS AG haben darüber hinaus gezeigt, dass die Kontrollen des Bundes ungenügend sind. Ob die als Konsequenz bisher vorgenommenen Anpassungen ausreichen, um die Kontrolle ausreichend zu verbessern, ist in den nächsten Jahren genaustens zu überprüfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär

Peter Keller
Nationalrat

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH - 3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: http://www.sab.ch E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3

Bern, 29. April 2020
TE / I 350

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Verpflichtungskredit zur Abgeltung von Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr 2022 - 25

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB hat zur Kenntnis genommen, dass diese Anhörung nicht im ordentlichen Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wird, sondern nur die direkt betroffenen Kantone und Transportunternehmen formell zur Stellungnahme eingeladen sind. Trotzdem nimmt die SAB zur vorliegenden Vorlage Stellung, da es sich um ein für die Erschliessung der Berggebiete und ländlichen Räume wichtiges Dossier handelt.

Der regionale Personenverkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr. Angesichts der wachsenden Mobilität und des immer grösseren Auseinanderklaffens von Arbeit, Wohnen und Freizeit nehmen die Ansprüche an den regionalen Personenverkehr sowohl was die Frequenzen als auch was die Qualität anbelangt laufend zu. Aus Sicht der SAB ist es deshalb unerlässlich, dass die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sowohl des Bundes als auch der Kantone für diesen regionalen Personenverkehr mit der Verkehrsnachfrage mithalten und somit laufend angehoben werden müssen.

Für die nächste Vierjahresperiode haben die Verkehrsunternehmen in einer Stichprobenerhebung 4‘462 Mio. Fr. beantragt. Das BAV beantragt dem Bundesrat aber lediglich einen Verpflichtungskredit von 4‘401 Mio. Fr. und hält sich dabei an die Vorgaben des Finanzplanes des Bundes. Im Vergleich zum letzten Vierjahreskredit von 4‘104 Mio. Fr. stellt dies eine Steigerung um 300 Mio. Fr. dar. Diese Steigerung wird von der SAB begrüsst. Die SAB ist aber der Auffassung, dass der Verpflichtungskredit auf die Höhe der Bedarfsmeldung der Unternehmen angehoben werden muss. Dies mit folgenden Begründungen:

- Die Nachfrage nach dem Regionalverkehr nimmt laufend zu, im Durchschnitt der letzten Jahre um durchschnittlich 2,7%. Die Erhöhung des Verpflichtungskredits um 300 Mio. Fr. entspricht demgegenüber nur einer durchschnittlichen Zunahme um 1,6% und wird deshalb von uns als unzureichend erachtet.
- Die Bedarfsmeldung ist nur eine Stichprobe, der Bedarf dürfte in Realität höher sein;
- In den nächsten vier Jahren soll nach Ansicht der SAB der Nachtzuschlag und der Zuschlag auf den rein touristischen Linien vollständig wegfallen. Die wegfallenden Erträge müssen entsprechend kompensiert werden.

Die SAB spricht sich deshalb für einen Verpflichtungskredit von 4‘462 Mio. Fr. aus.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Die Präsidentin: Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé
Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) approuve le projet de mise en œuvre d’un crédit d’engagement destiné à l’indemnisation des prestations de transport régional des voyageurs (2022-2025). En effet, les transports régionaux constituent un service important, dans un contexte de mobilité croissante. Dans ce cadre, l’instrument proposé offre une plus grande sécurité, en ce qui concerne les moyens financiers fédéraux planifiés. Dans ce cadre, le SAB propose d’augmenter le crédit d’engagement à 4’462 millions de francs.

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Cheffe du DETEC
Bundeshaus Ost
3003 Berne 2

Par email à : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 21 janvier 2021

Crédit d'engagement pour les indemnisations des prestations de transport régional de voyageurs (TVR) pour les années 2022 à 2025

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Dans votre courrier du 7 octobre 2020, vous nous avez soumis le crédit d'engagement pour les indemnisations des prestations de transport régional de voyageurs (TVR) pour les années 2022 à 2025 pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Les prestations de transport régional de voyageurs (TRV) revêtent un caractère important pour les communes. Ces dernières sont parties prenantes dans le processus de définition de l'offre de transport. À ce titre, elles sont en première ligne pour recueillir auprès de la population les éléments nécessaires pour déterminer les modifications propres à assurer une desserte à la fois efficace et raisonnable. Une part du financement cantonal est assumée par les communes. La répartition du financement entre les communes d'une région de transport public est ancrée dans les différentes législations cantonales. L'ACS salue donc la proposition du Conseil fédéral d'allouer 4398 millions de francs pour le crédit d'engagement relatif à l'indemnisation des prestations TRV pour la période 2022–2025. Ce montant continue à se baser sur une participation fédérale moyenne de 50% et permet donc de pérenniser le système de soutien de la Confédération avec une prise d'engagements pluriannuels. Ce soutien est nécessaire pour permettre de sécuriser la pérennité du TRV.

Le TVR est particulièrement important pour les communes des régions périphériques et de montagne, car il permet la liaison avec les agglomérations, les centres régionaux et les villes. Dans les régions périurbaines et rurales de Suisse, la majorité de la population est dépendante d'un moyen de transport public ou privé. Un TVR de qualité est donc **un facteur de promotion économique important**. L'ACS part du principe que l'utilisation des fonds fédéraux alloués au TVR sera faite de manière optimale en coordination avec les communes et les différentes régions et seront également utilisés pour soutenir des projets innovants, dont la mise en place de projets pilotes, dans le secteur du transport régional de voyageurs.

Selon l'art 81a Cst, Confédération et cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ainsi toute baisse substantielle des moyens mis à disposition des entreprises de transport conduirait à une réduction de l'offre de transport régional. Ceci impliquerait vraisemblablement un report modal sur le transport individuel, avec des conséquences négatives pour l'économie comme pour l'environnement et renforcerait un phénomène d'inégalité territoriale. Selon toute vraisemblance, le TVR va poursuivre sa croissance. Le soutien et la collaboration tripartite pour répondre aux besoins de ce secteur et une nécessité absolue reconnue par tous les acteurs, dont l'ACS. Cette croissance s'inscrit dans la ligne des changements sociétaux et législatifs actuellement en cours comme la révision totale de la Loi CO2. Ainsi cette évolution doit se faire dans une optique d'équité territoriale et être appuyée par des projets pilotes innovants favorisant un report modal sur des modes de transports peu gourmands énergétiquement. L'ensemble de ces éléments doit se faire dans les limites des capacités financières des communes et avec la participation de ces dernières. Dans ce sens, l'ACS estime que la part de 5 millions de francs par an consacrés aux **innovations** dans le TVR est trop faible.

L'ACS demande également que le renforcement **du système de surveillance des subventions** dans les TP qui fait suite à l'affaire « CarPostal » ne provoque pas un alourdissement des processus administratifs trop importants afin que ces processus restent adaptés au fonctionnement du système de milice qui prévaut au niveau communal.

L'ACS est consciente que les conséquences financières de la pandémie de la **COVID-19** pour le TRV sont traitées séparément (Message concernant la loi urgente sur le soutien des transports Publics durant la crise du COVID-19) et ne font pas l'objet de la présente proposition. Cependant, l'ACS se permet de reconduire ici la demande de réexaminer le paquet d'aide allouée pour le transport régional et local étant donné la durée de la crise actuelle. En effet, les entreprises de transports font face à une forte fluctuation de la fréquentation des transports publics en conséquence directe des mesures édictées par le Conseil fédéral. L'ACS a pris position durant la consultation officielle de juillet 2020 sur la Loi urgente sur le soutien des transports publics et réitère ici ses préoccupations

sur les charges financières supplémentaires qui reposeront sur les communes. Il est donc nécessaire que la Confédération contribue également aux pertes dans ce secteur en 2021.

L'ACS déplore que la Confédération ne dédommage pas directement les communes en se tournant uniquement vers les **entreprises concessionnaires**. L'ACS s'oppose à ce procédé qui nie le rôle des communes en tant que mandataire de ces concessions. Cette démarche est un blocage à la mise sur place de solutions communales, régionales voir cantonales. L'ACS demande que la Confédération réexamine l'étendue de son aide ainsi que son processus d'allocation afin que les communes puissent bénéficier de manière directe du soutien de la Confédération.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président — Le directeur

Hannes Germann — Christoph Niederberger
Conseiller aux États

Copie à:
Union des villes suisses, Berne
Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025
Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des Regionalen Personenverkehrs Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der regionale Personenverkehr ist ein zentrales Element bei der Verkehrserschliessung der Schweizer Städte. Angesichts der angestrebten weiteren Verlagerung von Mobilität auf energie- und flächeneffiziente Verkehrsträger wird seine Bedeutung weiter zunehmen. Etliche Städte sind auch Eigentümerinnen von Transportunternehmen, die Leistungen des Regionalen Personenverkehrs erbringen. Der Städteverband ist mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden. Er begrüsst, dass der Bund im Rahmen des Verpflichtungskredits Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen zu fördern beabsichtigt und dass er künftig auch Beiträge an innovative Pilotprojekte sowie an regionale Nachtfahrangebote leisten will. Beiträge an Nachtfahrangebote dürfen indessen nicht zulasten von bestehenden Angeboten gehen.

Auch die Stossrichtung, von einem konstanten Niveau und nicht von einer Verteuerung der Billett- und Abonnementspreise auszugehen, ist im Sinne der Städte, welche die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Ein Verzicht auf die Erhöhung preislicher Schwellen ist auch angezeigt, um nach der Bewältigung der sanitarischen Krise die Rückkehr von Reisenden in die Massentransportmittel nicht zusätzlich zu bremsen. Schliesslich teilt der Städteverband die Auffassung des Bundes, wonach die Finanzperspektiven der Transportunternehmen hinsichtlich der Verkehrserlöse nicht nur für 2020 in Frage gestellt sind, sondern auch für 2021.

Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Telefon +41 31 356 32 32
info@staedteverband.ch, www.staedteverband.ch

Konkrete Bemerkungen

Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen: Der Städteverband zählt darauf, dass der Verzicht darauf, die Vorlage für die Mitfinanzierung von fossilfreien Fahrzeugen durch den Bund aufzustocken, nicht im Widerspruch zu den Erkenntnissen des Berichts steht, den der Bundesrat in Umsetzung des Postulats 19.300 «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf der Strasse zum Durchbruch verhelfen» vorlegen wird. Die für diesen Zweck eingesetzten Fördermittel des Bundes sollten sich an den absehbaren Erneuerungszyklen der Fahrzeugflotten orientieren – unabhängig davon, unter welchen Titeln sie finanziert werden. Der Städteverband ist der Ansicht, dass die Mitfinanzierung von neuen Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren über RPV-Verpflichtungskredite unter der genannten Prämisse ein probates Mittel ist, um solchen Betriebsformen zum Durchbruch zu verhelfen. Einzelne Städte sind der Ansicht, dass der Bund bereits im Verpflichtungskredit 2022-2025 zusätzliche Mittel für die Beschaffung fossilfreier Fahrzeuge einstellen sollte. Beispielhaft genannt wird eine einmalige Summe in der Grössenordnung von 250 Millionen Franken (5,6 Prozent der gesamten Kreditsumme).

Beiträge an innovative Pilotprojekte: Obwohl der Städteverband die Absicht des Bundes nachvollziehen kann, unter dem Titel «Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs» nicht die flächige Umsetzung von Innovationen zu fördern, sondern Pilotprojekte, die Hinweise auf mögliche technische und auch betriebliche Innovationen geben können, erachtet er die dafür vorgesehenen 5 Millionen Franken für die Innovationsförderung als zu gering bemessen. Ein Teil der Städte schlägt vor, dafür einen Beitrag von einem Prozent des jährlichen Abgeltungsbedarfs vorzusehen, was rund 10 Millionen Franken entsprechen würde.

Abfederung von Folgen der Covid-19-Krise: Der Städteverband fordert, dass sich der Bund aufgrund des längeren Verlaufs der Covid-19-Krise mit ihren massiven Auswirkungen im Interesse der Stabilisierung des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr zwingend auch an den Ausfällen des Ortsverkehrs im Jahr 2021 beteiligen muss.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

22. Januar 2021

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2022-2025: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns zur Stellungnahme über den Verpflichtungskredit zur Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (RPV) in den Jahren 2022 bis 2025 eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und unterbreiten Ihnen nachfolgend die Position von economiesuisse zur Vorlage.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern und zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen und nachhaltig finanzierten öffentlichen Verkehr interessiert.

Die flächendeckende Erschliessung mit Angeboten des öffentlichen Regionalverkehrs ist ein wichtiges Instrument zur Sicherstellung der gesellschaftlichen Kohäsion und der wirtschaftlichen Attraktivität der Schweiz. Die ausreichende Bereitstellung dieser Angebote ist eine verfassungsmässige Aufgabe von Bund und Kantonen. Dazu zählt insbesondere die finanzielle Unterstützung von Linien mit Erschliessungsfunktion, die nicht selbsttragend sind. Wie im erläuternden Bericht zur Vorlage erwähnt wird, handelt es sich hierbei zurzeit um 1'460 Linien. Diese weisen einen durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von circa 50 Prozent auf, wobei mehr als 1'000 Linien weniger als 50 Prozent ihrer Kosten einspielen. Den gesamten Fehlbetrag gleichen Bund und Kantone mit jeweils rund 1 Mrd. CHF pro Jahr aus. Obwohl economiesuisse die Legitimität eines staatlich mitfinanzierten RPV nicht infrage stellt, halten wir den Trend der Kosten- und Abgeltungsentwicklung für besorgniserregend. Zwischen 2008 und 2020 wuchs der Mittelbedarf jährlich um 2 bis 3 Prozent. Beim vorgeschlagenen Verpflichtungskredit wird die Kostenentwicklung der Vergangenheit weitgehend in die Zukunft projiziert, ohne dass die zugrundeliegenden Mechanismen kritisch hinterfragt werden. economiesuisse spricht sich deshalb für Reformen aus, die den erwähnten Trend positiv beeinflussen.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

economiesuisse
Hegibachstrasse 47
Postfach CH-8032 Zürich
Telefon +41 44 421 35 35
Telefax +41 44 421 34 34

Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss Business Federation
www.economiesuisse.ch

Grundsätzliche Bemerkungen

Im erläuternden Bericht zur Vorlage wird das Kostenwachstum vor allem mit der verbesserten Angebotsqualität, dem anhaltenden Investitionsbedarf und der steigenden Nachfrage begründet. Aus der Sicht von economiesuisse ist dies grundsätzlich nachvollziehbar. Dennoch stellt sich die Frage, wieso sich das Nachfragewachstum nicht positiver auf den Abgeltungsbedarf auswirkt. Die Massentransportmittel des öffentlichen Verkehrs sollten prinzipiell in der Lage sein, bei steigenden Fahrgastzahlen Skalenerträge und höhere Deckungsbeiträge zu erzielen. Dadurch sollte es theoretisch möglich sein, das Kostenwachstum vom Nachfragewachstum zu entkoppeln, wenn die Transportunternehmen gleichzeitig Effizienzgewinne realisieren. Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht richtigerweise feststellt, verbesserte sich die Effizienz in den letzten Jahren jedoch nicht. Die Abgeltungen pro Personenkilometer bleiben konstant, die Vollkosten pro Personenkilometer nehmen seit 2010 sogar stetig zu. Im Sinne einer nachhaltigen RPV-Finanzierung müssten die fehlenden Effizienzsteigerungen adressiert werden.
Gleichzeitig bleibt die Preispolitik ein herausforderndes Thema. Die jüngsten Anpassungen zu Gunsten der Verkehrsnutzenden (z.B. Abschaffung der Nachtzuschläge) sind zwar im Sinne eines konkurrenzfähigen öffentlichen Verkehrs nachvollziehbar, führen jedoch zu einer schlechteren Eigenfinanzierung und zu Mehrkosten für die Allgemeinheit. Diese Mehrkosten sollen künftig nicht in erster Linie über höhere Abgeltungen solidarisiert, sondern durch Effizienzsteigerungen vermieden werden.

Darüber hinaus rechtfertigt der erläuternde Bericht zur Vorlage den Anstieg des Abgeltungsbedarfs mit «dem politischen Willen (…), den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern» (S. 11). Diesbezüglich ist economiesuisse der Meinung, dass die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsarten differenziert betrachtet werden muss: Der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr bedienen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, die sich nicht ohne Weiteres substituieren lassen. Der heutige öffentliche Verkehr, mit seiner hohen Kapazität und dem Taktfahrplan, ist für die Verbindung von Zentren und für die Verteilung in hochfrequentierte Räume geeignet. Der Individualverkehr stellt die Feinerschliessung bis in die Peripherie und den massgeschneiderten Verkehr «on demand» sicher. Im Individualverkehr findet zurzeit eine rasante technologische und kommerzielle Entwicklung statt. Dank fortschreitender Dekarbonisierung, Automatisierung und weiteren Entwicklungen wird er auch langfristig sehr wettbewerbsfähig sein. Der Bund sollte daher frühzeitig geeignete Rahmenbedingungen schaffen, damit auch der öffentliche Verkehr seine Wettbewerbsfähigkeit steigern kann. Es braucht Anreize für kundennähere Angebote und ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Immer mehr öffentliches Geld führt hingegen nicht zu marktnäheren, attraktiveren Leistungen oder agileren Transportunternehmen. Es erhöht lediglich die Abhängigkeit vom Staat und erschwert die Anpassung an den Strukturwandel im Mobilitätsmarkt.

Letztlich bedankt sich economiesuisse, dass der Bundesrat für den vorliegenden Verpflichtungskredit (trotz ursprünglich anders kommunizierter Absicht) ein reguläres Vernehmlassungsverfahren durchführt. Es ist wichtig, dass die Annahmen und Überlegungen, die zu diesem Kreditantrag in der Höhe von mehreren Mrd. CHF geführt haben, durch einen möglichst breiten Kreis von Stakeholdern kritisch geprüft werden können. Eine Anhörung, die lediglich auf die direkt profitierenden Kreise zugeschnitten ist, ermöglicht diese kritische Prüfung nicht im gewünschten Ausmass.

Covid-19: Auswirkungen der Pandemie auf die Mobilität

Die Covid-19-Pandemie und die daraus entstehenden Konsequenzen sind nicht Gegenstand der Vernehmlassungsvorlage. Dennoch möchte sich economiesuisse hierzu kurz äussern:
Das Mobilitäts-Monitoring Covid-19 des Bundesamts für Statistik zeigt, dass die Pandemie die Nachfrage im öffentlichen Verkehr stärker und nachhaltiger beeinträchtigt als im Individualverkehr.[1] So wurde etwa die durchschnittliche Tagesdistanz vor dem Lockdown im März 2020 über den gesamten Jahresverlauf nie mehr erreicht und liegt heute nur knapp über dem Tiefstwert vom 30. März 2020.

Aufgrund dieser nachhaltigen Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage darf im Kontext der Vernehmlassungsvorlage auch die Frage gestellt werden, ob die statischen Annahmen des Kreditantrags noch zutreffen. Wenn der Bund gemäss Mobilitäts-Monitoring oder basierend auf anderen Grundlagen davon ausgeht, dass die Pandemie während der Verpflichtungsperiode noch länger nachwirkt und damit die Nachfrage unter den früheren Erwartungen bleibt, sollte sich dies zumindest theoretisch auch in einem reduzierten Abgeltungsbedarf zeigen.

Positionen zur Weiterentwicklung des regionalen Personenverkehrs

economiesuisse hat sich bereits im Frühjahr 2019 ausführlich zum Reformbedarf im öffentlichen Regionalverkehr geäussert.[2] Die entsprechenden Forderungen treffen auch im Kontext des vorliegenden Kreditantrags zu:

- **Anreize optimieren:** Das aktuelle System der Angebotsplanung enthält verschiedene problematische Elemente, die Fehlanreize nach sich ziehen. Die Vielzahl der zuletzt bekannt gewordenen Fälle, in denen durch die Transportunternehmen zu hohe Subventionen bezogen wurden, sind eine Konsequenz davon. Bei der Ermittlung der «geplanten ungedeckten Kosten» besteht das Problem der asymmetrischen Information und die Kontrolle ist offenkundig sehr aufwändig. Die Transportunternehmen haben einen Anreiz, diese Kosten zu hoch anzusetzen, unter anderem, weil sie gegebenenfalls entstehende Gewinne nicht frei verwenden dürfen. Hier wäre ein Systemwechsel sinnvoll (freie Gewinnverwendung), sofern sich die Transportunternehmen einem bedingten Wettbewerb aussetzen (Ausschreibungen). Effizienzsteigerungen sollen belohnt werden.
- **Auf Ausschreibungen setzen:** Ausschreibungen sind ein probates Mittel, um die genannten Informationsasymmetrien zu reduzieren. Die jüngst abgeschlossene Ausschreibung der Buslinien im Kanton Jura ist bezüglich Kostenreduktionen ein erfolgreiches Beispiel, auch wenn der Prozess ansonsten nicht in jeglicher Hinsicht optimal war. Auch sollten die im Kreditantrag budgetierten Gelder für die Innovationsförderung an die Bedingung einer Ausschreibung geknüpft werden. Risikolose Innovationsfinanzierung erscheint nicht sinnvoll, insbesondere, wenn sie, wie in der Vernehmlassungsvorlage der Fall, nicht an Leistungskriterien (Output) gebunden ist.
- **Wirtschaftlichkeitskriterien überarbeiten**: Die Schwelle für die Abgeltungsberechtigung ist heute tendenziell zu niedrig und die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und der erwarteten Nachfrage zu statisch (Anzahl Einsteiger pro Stunde). Die Vollkosten pro Personenkilometer, die Auslastung oder der Kostendeckungsgrad eines Angebots müssten als Messgrössen stärker ins Gewicht fallen. Damit liessen sich das Kostenbewusstsein sowie die Leistungs- und Qualitätsorientierung erhöhen. Ebenso sollte im Hinblick auf den nächsten Bahn-Ausbauschritt die relativ grosszügige Überlast-Definition im Regionalverkehr auf der Schiene überdacht werden.[3]

---

[1] Siehe Folie 12: https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Mobilit%C3%A4ts-Monitoring_Covid-19.pdf
[2] Siehe: https://www.economiesuisse.ch/de/dossier-politik/stellschrauben-fuer-systemverbesserungen
[3] In der Dokumentation Planungsgrundlagen zum Ausbauschritt 2035 vom April 2014 wird bspw. von einem 15-Minuten-Perimeter ausgegangen, in dem stehende Fahrgäste zu Hauptverkehrszeiten in Kauf genommen werden. Angesichts des Einzugsgebiets der grossen Agglomerationen wäre eine Ausweitung dieses Perimeters angemessen.

- **Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen überdenken:** Die Optimierung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen kann eine Stellschraube für eine besser funktionierende RPV-Finanzierung sein. Entsprechende Optionen sollten im Rahmen des Projekts NFA II ernsthaft geprüft werden.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

De: Maeder Sabine <maeder@arbeitgeber.ch>
Envoyé: lundi, 19 octobre 2020 11:14
À: _BAV-FI Sekretariat
Objet: Vernehmlassungsverfahren « Verpflichtungskredit RPV 2022-2025 » - Procédure de consultation
« Crédit d'engagement TRV 2022-2025 » - Procedura di consultazione « Credito d'impegno TRV 2022-
2025
Pièces jointes: 20201007 Brief Parteien und Organisationen_FR.pdf; 20201007 Brief Parteien und Organisationen_IT.pdf; 20201007 Brief Kantone_DE.pdf; 20201007 Brief Kantone_FR.pdf; 20201007 Brief Kantone_IT.pdf; 20201007 Brief Parteien und Organisationen_DE.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die uns gebotene Möglichkeit zu erwähnter Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Da dieses Thema gemäss Ressortteilung zwischen dem Schweizerischen Arbeitgeberverband und Economiesuisse – Dachverband der Schweizer Unternehmen – in dessen Zuständigkeitsbereich fällt, verzichten wir auf eine eigene Eingabe.

Für Ihre Kenntnisnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse
Sabine Maeder

_____

Assistentin
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 44 421 17 17
Fax +41 44 421 17 18
Direktwahl: +41 44 421 17 42
maeder@arbeitgeber.ch
http://www.arbeitgeber.ch

SGB | USS
www.sgb.ch | www.uss.ch
Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Union syndicale suisse
Unione sindacale svizzera

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 25. November 2020

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Ausgangslage

Die Erschliessungsqualität im regionalen Personenverkehr ist heute dank den umfangreichen Investitionen und Angebotsausweitungen der vergangenen Jahre sehr hoch. Entsprechend stark nahm die Nachfrage nach "Beförderungsdienstleistungen" zu – seit 2008 um 40 Prozent (gemessen in Personenkilometern). Auch wenn sich diese pandemiebedingt zurzeit in einer Delle befindet, wird die **Nachfrage mittel- bis langfristig weiter stark zunehmen**, wie der erläuternde Bericht klar festhält. In den Regionen Zürich und Genfersee wird es bis 2040 sogar annähernd zu einer Verdoppelung der Passagierzahlen kommen.

Trotz diesem starken Wachstum des Passagieraufkommens, hat sich der **Modalsplit in den vergangenen Jahren aber nicht wesentlich verändert**. Er war im Gegenteil während den letzten drei Jahren sogar leicht rückläufig. Gleichzeitig haben gemäss ARE im Individualverkehr auf der Strasse aber z.B. die global gemessenen Staukosten weiter zugenommen. Beide Indikatoren zeigen also klar, dass verkehrs- und umweltpolitisch grundsätzlich grosser Bedarf nach einem weiteren Ausbau des Angebots im regionalen Personenverkehr besteht.

Beurteilung Finanzrahmen

Der SGB **begrüsst die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits** (anstelle eines unverbindlicheren Zahlungsrahmens) zur Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs für weitere vier Jahre. Diese Art der Beteiligung des Bundes schafft die gerade in der jetzigen Zeit für alle Beteiligten nötige Planungssicherheit. Letztere wird allerdings durch die geplanten Angebotsbestellungen von zunächst nur zwei Jahren unnötig gemindert. Eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits wäre im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit daher klar zu bevorzugen.

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, www.sgb.ch
031 377 01 01, Fax 031 377 01 02, info@sgb.ch
123 RW/es

Was den vorgeschlagenen **Finanzrahmen von 4398 Millionen** betrifft, ist dessen Steigerung von voraussichtlich annähernd 400 Millionen im Vergleich zur Periode 2018-2021 **zunächst positiv zu beurteilen**. Diese Erhöhung erlaubt es, im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umzusetzen und bei einigen Transportunternehmen neues Rollmaterial zu beschaffen (so entfallen gemäss erläuterndem Bericht fast 40 Prozent der geplanten Abgeltungssteigerungen auf das Rollmaterial). Der Ausbau des Finanzrahmens ist **allerdings in mehrerlei Hinsicht zu relativieren:**

- Zunächst sind **36 Millionen** der zusätzlich veranschlagten Mittel auf die prognostizierten **Teuerungsraten** zurückzuführen und entsprechen somit keiner realen Erhöhung.
- Noch viel stärker fällt allerdings folgender Befund ins Gewicht: Im Zeitraum 2007-2019 **nahmen die Abgeltungen jährlich um durchschnittlich 2.2 Prozent zu** (nominal), in der Periode 2022-2025 **sollen sie jedoch nur um durchschnittlich 1.95 Prozent steigen**. Das ist deswegen zu kritisieren, weil der stetige Anstieg der Mittel in der Vergangenheit unter anderem mit dem *"politischen Willen, [...] den Modalsplit im öffentlichen Verkehr zu verbessern"* begründet wurde. Stützt man sich nun darauf ab und stellt – wie oben erwähnt – gleichzeitig fest, dass der Modalsplit nur etwa konstant gehalten werden konnte, setzt dieses Ziel keineswegs eine tiefere, sondern im Gegenteil eine substanziell höhere jährliche Zunahme der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr voraus.
- Es ist erfreulich, dass über die "üblichen" Abgeltungen hinaus weiterhin Unterstützungen für "**Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV**" gesprochen werden sollen. Der dafür vorgesehene – und im Vergleich zur Periode 2020-2021 konstant behaltene – Betrag von 5 Millionen ist unseres Erachtens allerdings deutlich zu tief bemessen.
- Um erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen der bis anhin nicht in die Bedarfsumfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das BAV darüber hinaus von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von 1 Prozent pro Jahr aus (für den Bundesanteil). Auch diese Annahme bleibt im Vergleich zur Vorperiode unverändert. Dies ist allerdings deshalb nicht verständlich, weil man damit nicht nur "noch nicht explizit formulierten, jedoch in der Branche diskutierten Anträgen" gerecht werden will, sondern neu "im Rahmen des üblichen RPV-Bestellverfahrens" zusätzlich auch die Beschaffung von Fahrzeugen unterstützen will, die weniger oder keine fossilen Treibstoffe verbrauchen. Letzteres ist ein Ziel der Energiestrategie 2050, welches mit der Annahme des Postulats 19.300 zuletzt auch vom Parlament konkretisiert wurde. Für die **Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs** – etwa den flächendeckenden Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse – braucht es substanzielle Mittel, welche (neben dem Ortsverkehr) auch im RPV unbedingt zur Verfügung gestellt werden müssen. Die dafür vom BAV jährliche pauschale Erhöhung der Abgeltungen um – auf dem Niveau der Vorperiode belassene – **1 Prozent ist dafür aber bei Weitem nicht ausreichend**.

Mit Unverständnis mussten wir aber vor allem feststellen – das wird aus einem Vergleich der Tabellen 3 und 4 des erläuternden Berichts sofort deutlich –, dass der **Bundesrat** mit seinem vorläufigen Beschluss **nicht einmal den vom BAV eruierten Abgeltungsbedarf anerkennt.** Denn dieser läge bei gesamthaft 4462 Millionen anstelle der veranschlagten 4398 Millionen. Die Differenz ist denn auch massgeblich auf eine komplette Streichung der jährlichen Pauschalzunahme von 1 Prozent zurückzuführen, was im Vergleich zur Vorperiode ein klarer Rückschritt ist. **Der SGB**

fordert daher, dass entsprechend dem vom BAV berechneten Abgeltungsbedarf die jährliche Pauschalzunahme wieder aufgenommen und – um die oben erwähnten ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs zu erreichen – von 1 Prozent auf mindestens 2 Prozent aufgestockt wird.

Beurteilung Abgeltungsbereiche und Tarife

Es ist zu begrüssen, dass der Verpflichtungskredit unter der Annahme berechnet wurde, dass die Transportbranche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. Eine **Erhöhung der Fahrpreise gilt es unbedingt zu vermeiden**, denn sie würde bei den bereits jetzt sehr hohen Preisen das Mobilitätsverhalten der öV-NutzerInnen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den Individualverkehr führen. Wie etwa die erwähnten jährlich steigenden Staukosten zeigen, muss der öV für die NutzerInnen im Gegenteil günstiger werden. Dies gilt übrigens auch im Hinblick auf die erwartete Inkraftsetzung der Revision des CO2-Gesetzes, welche zwar sehr begrenzte, in Einzelfällen jedoch spürbare soziale Auswirkungen haben kann (etwa durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags). Diesen kann im Verkehrsbereich mit einem weiter ausgebauten und günstiger nutzbaren öffentlichen Verkehr mit Abstand am effektivsten entgegengewirkt werden.

Um den öV-Anteil am Gesamtverkehr grundsätzlich zu erhöhen, ist es zudem notwendig, die Abgeltungsberechtigung im Rahmen des RPV auf weitere Bereiche wie den Nacht- oder Freizeitverkehr (RPV ohne Erschliessungsfunktion) auszudehnen. Wir begrüssen es daher einerseits, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält, fordern allerdings, dass er diesem Bekenntnis auch eine – im jetzigen Vorentwurf explizit ausgeschlossene – Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

Auswirkungen Coronapandemie

Im Gegensatz zum Fernverkehr wird der Regionale Personenverkehr im Rahmen des "dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise" finanziell substanziell unterstützt. Mit Blick auf den abermalig starken Rückgang des Passagieraufkommens im Zuge des Wiederanstiegs der Neuinfektionen bzw. der dringlichen Empfehlung für Heimarbeit, müssen allerdings grosse Fragezeichen gesetzt werden, ob diese Unterstützung ausreichen wird. Im Rahmen des vorliegenden RPV-Verpflichtungskredits bestehen zudem grosse Unsicherheiten bezüglich der Höhe des zu berücksichtigenden Niveaueffekts, welcher sich aus der Coronakrise mittelfristig ergibt. Denn klar ist, dass die öV-Nachfrage noch längere Zeit nicht das Vorkrisenniveau, geschweige denn das dieser Vorlage zugrundeliegende prognostizierte künftige Nachfrageniveau erreichen wird. **Deshalb unterstützen wir die Forderung des VöV, dass in einem separaten Artikel des Bundesbeschlusses die spätere Finanzierung des Niveaueffekts in den Jahren 2022-2025 verbindlich in Aussicht gestellt wird.**

Abschliessend sei Folgendes bemerkt: Die Coronakrise hat mehr als deutlich gemacht, dass jenseits von Infrastruktur und Rollmaterial das **Personal der entscheidende Faktor** für einen reibungslos funktionierenden öffentlichen Verkehr ist. Während des Notstands waren die MitarbeiterInnen im öffentlichen Verkehr rund um die Uhr im Einsatz und hielten den in einer gesundheitlichen Krise unabdingbaren öffentlichen Verkehr pausenlos am Laufen. Es wäre nicht nur ungerecht

und ein völlig falsches Signal, sondern auch der Effizienz und Qualität des öV-Angebots stark abträglich, wenn nun das Personal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müsste (wozu es bereits in einigen Transportunternehmen Anzeichen bzw. Bestrebungen gab). Vielmehr muss im Zuge der Pandemie – aber auch vor dem Hintergrund des akuten Personalmangels im öffentlichen Verkehr – dafür gesorgt werden, dass sowohl die Arbeitsbedingungen verbessert als auch die Löhne entsprechend erhöht werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Pierre-Yves Maillard
Präsident

Reto Wyss
Zentralsekretär

Dachorganisation der Schweizer KMU
Organisation faîtière des PME suisses
Organizzazione mantello delle PMI svizzere
Umbrella organization of Swiss SME

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. Januar 2021 sgv-Kl/ap

Vernehmlassungsantwort: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) ein, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits von CHF 4,398 Milliarden für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) in den Jahren 2022–2025 durch einen Bundesbeschluss.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Vorlage.

Beim vorliegenden Verpflichtungskredit handelt es sich um eine Fortsetzung des bereits 2017 vom Parlament beschlossenen Zahlungsrahmens für die Jahre 2018 bis 2021. Der sgv hat bereits damals die Vorlage (16.080) unterstützt. Der Betrag betrug für die Periode 2018–2021 CHF 4,104 Milliarden. Der regionale Personenverkehr transportiert täglich über 2 Millionen Arbeitnehmende und ist die Unternehmen von grosser Bedeutung.

Der sgv unterstützt insbesondere auch das Bestreben des BAV, nach verschiedenen negativen Feststellungen in den vergangenen drei Jahren das Aufsichtssystem zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr anzupassen mit dem Ziel, eine korrekte Verwendung der Subventionen durch die Transportunternehmen besser zu gewährleisten. Ebenfalls unterstützt der sgv den Trend hin zu einem höheren Kostendeckungsgrad. Wurde er 2008 noch mit 46,5 % Prozent ausgewiesen, erreichte er 2019 bereits

52,1 %. Dieser Trend ist fortzusetzen. Noch höhere Kostendeckungsgrade sind – wie das Beispiel des ZVV zeigt – möglich.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat

Dieter Kläy
Ressortleiter

Travail.Suisse

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale et Cheffe du
Département
Palais fédéral
Berne
Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 15 janvier 2021

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025. Consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de nous exprimer sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

Tout d'abord, nous saluons le fait que ce crédit d'engagement soit basé sur des pronostics positifs concernant la demande de trafic régional de voyageurs. Nous soutenons ce crédit d'engagement de 4398 millions de francs pour les années 2022 à 2025 qui devrait permettre de financer en particulier les accroissements de prestations de transports planifiées et les coûts afférents. Ce crédit d'engagement de 4 ans offre aux différentes entreprises du transport régional de voyageurs une sécurité de planification en ce qui concerne leurs besoins de financement et définit les conditions cadres relatives à l'évolution attendue des indemnités fédérales. Cette sécurité de planification bénéficie également à la Confédération et aux cantons L'augmentation du crédit par rapport à la période d'engagement 2018-2021, où le Parlement avait alloué 4104 millions, est justifiée par la nécessité de prendre en considération la croissance de l'offre, par exemple les RER dans plusieurs régions, le développement des cadences et le renouvellement du matériel, en particulier les bus qui, à l'avenir, devraient devenir toujours plus écologiques. Nous soutenons l'encouragement des transports favorables à l'environnement.

Un effort tout particulier devra être également être fourni pour la promotion des métiers liés aux transports publics/régionaux (mécanicien-ne-s de locomotives, agent-e-s de train, technicien-ne-s des ateliers de réparation, etc.) et la formation afin que, dans un contexte de pénurie de personnel qualifié, ce ne soit pas le manque de personnel qui soit un facteur limitatif du maintien de l'offre de transport régional.

Le transport régional est une prestation de service public très importante et fait fonction de colonne vertébrale de la mobilité nécessaire à l'accomplissement des tâches professionnelles et aussi pour les

déplacements de loisirs. Dans la perspective d'une mobilité plus durable, il est indispensable de bien doter financièrement ce secteur pour maintenir son attractivité et ses fonctions de base de service public. On peut formuler l'hypothèse que, dans la foulée de la pandémie de COVID-19, il y ait une modification structurelle de la demande. Cela pourrait entraîner un plus faible développement de l'augmentation de la demande. Il serait dès lors utile d'établir de nouvelles projections sur le développement de l'offre à moyen terme et, si nécessaire, d'augmenter le financement du transport régional en cas de baisses de recettes du côté des passagers. Il ne faudrait pas alors augmenter les tarifs selon nous pour éviter un report des flux de mobilité sur la route, ce qui irait à l'encontre d'une mobilité plus durable, mais plutôt accroître si nécessaire les subventions des pouvoirs publics.

Nous prenons acte que les conséquences financières de la pandémie de coronavirus pour le transport régional sont traitées séparément dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Nous considérons cette loi urgente comme essentielle pour apporter le soutien nécessaire temporaire aux transports publics. Nous avons répondu à cette consultation le 22 juillet 2020 et nous nous permettons malgré tout d'en rappeler ici, sous forme de bref résumé, quels ont été les éléments-clé de notre avis :

Travail.Suisse, l'organisation faîtière des travailleurs et travailleuses, soutient pour l'essentiel le projet de message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics, en particulier les mesures temporaires pour le transport régional de voyageurs, le trafic local, le fret ferroviaire et le financement de l'infrastructure ferroviaire. Les exigences de service public doivent être pleinement respectées. Ainsi nous proposons que le projet soit complété pour garantir que :

- *Les entreprises de transports publics renoncent à faire des économies pour équilibrer leur budget car on ne peut pas recevoir un soutien financier extraordinaire supplémentaire des pouvoirs publics d'un côté et, de l'autre, réduire les dépenses et les investissements.*
- *Les conditions de travail et de rémunération du personnel des transports publics soient préservées et garanties.*

Nous saluons le fait que le Conseil fédéral envisage de reconnaître certaines offres aujourd'hui exclues du trafic régional de voyageurs, comme le trafic de loisirs et le trafic nocturne.

Pour finir, nous aimerions faire une remarque générale. La qualité du transport régional de voyageurs est bonne, voire très bonne. Pour assurer cette qualité, les entreprises de transport régional de voyageurs ont besoin de ressources matérielles et humaines. Des bonnes conditions de travail et le développement et l'amélioration continus de celles-ci sont uniquement possible si des fonds publics suffisants sont disponibles. Il est donc primordial que des moyens financiers continuent à être mis à disposition de ces entreprises en suffisance pour assurer la qualité et la sécurité de l'exploitation ainsi que le développement des activités des entreprises et la qualification de leur personnel.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Adrian Wüthrich, président de Travail.Suisse

Denis Torche, responsable du dossier service public

De: Tanja Indergand <tanja.indergand@aagu.ch>
Envoyé: jeudi, 21 janvier 2021 09:16
À: _BAV-FI Sekretariat
Objet: AW: Vernehmlassungsverfahren « Verpflichtungskredit RPV 2022-2025 » - Procédure de consultation « Crédit d'engagement TRV 2022-2025 » - Procedura di consultazione « Credito d'impegno
TRV 2022-2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Zusendung der Vernehmlassungs-Unterlagen und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir haben die Unterlagen gesichtet und haben dazu keine Einwände.

Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen Abschluss des Verfahrens.

Freundliche Grüsse
Tanja Indergand

Leiterin Finanzen/Dienste

AUTO AG URI
Tanja Indergand
Industriegebiet Reuss, Zone J
Ried 1
6467 Schattdorf
Tel: 041/ 874 72 75 (Direktwahl)
Tel: 041/ 874 72 72

Fart

Ufficio federale dei trasporti
(invio per posta elettronica)

finanzierung@bav.admin.ch

371/89/21/MS

Locarno, 19 gennaio 2021

Credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto TRV nel 2022-2025, risposta alla procedura di consultazione

Gentili Signore, egregi Signori,

con scritto DATEC del 7 ottobre 2020 ci avete sottoposto per consultazione il tema citato in oggetto, invitandoci a prendere posizione entro il 22 gennaio 2021.

Il credito d'impegno per il quadriennio 2022-2025 è stato oggetto di valutazione sulla base di un sondaggio svolto tra le imprese di trasporto in merito al fabbisogno previsto per il suddetto periodo. Il credito totale d'indennità è stato stabilito considerando le necessità di finanziamento in termini reali e delle previsioni di rincaro per il suddetto periodo. Le relative cifre sono indicate nella tabella 3, pag. 21 del rapporto esplicativo. Il credito beneficia di aumenti in valori reali pari ad almeno l'1% per anno.

Per quanto riguarda la nostra azienda, con invio e-mail del 15.5.2019 vi abbiamo annunciato il fabbisogno d'indennità derivante dai nuovi progetti, tra cui citiamo in particolare "la nuova officina-deposito autobus" e "il nuovo materiale rotabile", nel frattempo da voi formalmente approvati secondo articolo 19 OITRV (l'officina-deposito in via preliminare). L'acquisto dei nuovi treni è stato approvato definitivamente e peraltro tale oggetto è espressamente indicato nel vostro rapporto esplicativo, a pagina 17, tra i progetti annunciati.

Considerato quanto precede, vi comunichiamo il nostro preavviso positivo sul nuovo credito d'impegno 2022-2025, con la seguente annotazione: trattandosi di un credito articolato sulla durata di un quadriennio, il cui scopo è di permettere ai committenti del TRV ed alle imprese di trasporto di pianificare l'offerta di trasporto pubblico e le risorse finanziarie da essa conseguenti, riteniamo che il credito non dovrebbe sottostare alla riserva di un eventuale ribasso per il 2024 e 2025, a seconda degli sviluppi del preventivo.

Per eventuali osservazioni aggiuntive su questo oggetto richiamiamo e ci allineiamo alle prese

FART SA
Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

Via D. Galli 9
Casella postale
6604 Locarno
Svizzera

T +41 91 756 04 00
F +41 91 756 04 99
fart@centovalli.ch

Fart

di posizione che vi saranno trasmesse dalle associazioni di settore delle quali facciamo parte (VöV/UTP, Railplus).

Vogliate gradire i nostri più distinti saluti.

Il Direttore

Claudio Blotti

Il Responsabile
Finanze e Marketing

Moreno Storni

C.p.c: Sezione della mobilità, Bellinzona (invio per posta elettronica: dt-sm@ti.ch)

De: Hallenbarter Ivan <Ivan.Hallenbarter@mgbahn.ch>
Envoyé: jeudi, 7 janvier 2021 08:26
À: _BAV-FI Sekretariat
Cc: Kalbermatter Alice; Stefan BURGENER; Elvedi Flavio; Aschwanden Thomas; Suter Elmar BAV
Objet: Vernehmlassungsverfahrens zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs

Geschätzte Damen und Herren

Ich nehme nachfolgend Bezug auf die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022-2025 gem. Schreiben von Bundesrätin Simonetta Sommaruga vom 7. Oktober 2020.

Wir haben festgestellt, dass auf Seite 18 des Dokuments «Erläuternder Bericht zum Verpflichtungskredit
für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025» der
Abgeltungsmehrbedarf der Matterhorn Gotthard Bahn nicht aufgeführt wurde. Aufgrund detaillierterer Berechnungen gehen wir aktuell davon aus, dass aufgrund der geplanten Rollmaterial Erneuerung (ORION) und der daraus notwendigen Erweiterung der Depots und Werkstätten im Glisergrund ein Mehrbedarf an Abgeltungen für 24/25 von +2.0 MCHF resp. +4.8 MCHF (kumuliert also +6.8 MCHF) gegenüber 2019 entstehen.

Des Weiteren stehen wir aktuell in Diskussion über eine Angebotserweiterung Urseren/Surselva, welche
die Abgeltung 22-25 kumuliert um 10 Mio. erhöhen würde. Die Angebotserweiterung ist aber noch nicht
genehmigt.

Wir bitte Sie die aktualisierten Schätzungen entsprechend im Verpflichtungskredit 22-25 zu berücksichtigen.

Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Ivan Hallenbarter
Leiter Controlling
Finanzen & Services

Matterhorn Gotthard Bahn
Gornergrat Bahn
Bahnhofplatz 7, 3900 Brig
Tel.: +41 27 927 70 71
Ivan.Hallenbarter@mgbahn.ch
www.mgbahn.ch
www.gornergrat.ch
www.glacierexpress.ch
www.bvzholding.ch

PostAuto
Engehaldestrasse 39
3030 Bern

www.postauto.ch

PostAuto, Engehaldestrasse 39, 3030 Bern

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Datum 21. Januar 2021
Ihre Nachricht
Kontaktperson Christian Plüss
E-Mail christian.pluess @postauto.ch
Direktwahl +41 58 341 07 81

Stellungnahme PostAuto im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025. Im Mai 2020 haben wir Ihnen unsere Position anlässlich der Einbindung der interessierten Kreise dargelegt. Aufbauend auf den damaligen Bemerkungen äussern wir Ihnen gerne unsere Anliegen.

Das Instrument des vierjährigen Verpflichtungskredites für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten hat sich bewährt. Der vorgesehene Verpflichtungskredit für die Jahre 2022 - 2025 bringt für alle Beteiligten im RPV mittel- bis langfristige Planungssicherheit und Verbindlichkeit. **PostAuto begrüsst den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit** für die Jahre 2022-2025 von 4'398 Millionen Franken. Zudem anerkennen wir die Aufstockung von knapp 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode.

Neben der grundsätzlichen Zustimmung zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit legt PostAuto Wert auf folgende Bemerkungen:

Corona-Pandemie:
Das Parlament hat in der Herbstsession 2020 dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. PostAuto begrüsst diesen Entscheid zugunsten der öV-Branche, betont jedoch gleichzeitig, dass das Unternehmen im RPV-Bereich keinen finanziellen Beitrag erhält und das Defizit über die die zweckgebundene Spezialreserve im regionalen Personenverkehr nach Art. 36 PBG deckt. PostAuto geht davon aus, dass die anhaltende Corona-Pandemie längerfristige Folgen auf die öV-Auslastung und auf die finanzielle Situation der Bestellerkantone haben wird. Aus diesem Grund spricht sich PostAuto dafür aus, dass das BAV im nächsten Jahr anhand der wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen eine Analyse der Niveaueffekte vornimmt und gestützt darauf eine allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits beantragt. Eine neuerliche Deckung der Defizite über die zweckgebundene Spezialreserve ist aus unserer Sicht nicht zielführend.

Innovationsfinanzierung:
PostAuto betrachtet Innovationen im RPV als wichtigen Motor für die Steigerung der Nachhaltigkeit und der Attraktivität des RPV. Nur so bleibt der öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig und wird der Modalsplit zugunsten des öV beeinflusst. Im erläuternden Bericht schlägt das BAV 5 Millionen Franken pro Jahr für die Innovationsfinanzierung im RPV vor. Unter den aktuellen regulatorischen Vorgaben können Transportunternehmen im RPV nur in geringem Ausmass Reserven äufnen. Deshalb begrüsst PostAuto die Mitfinanzierung von Innovationen durch den Verpflichtungskredit. Allerdings erachtet PostAuto den Anteil als deutlich zu gering, gerade auch im Vergleich mit den Innovationsaktivitäten anderer Dienstleistungssektoren in der Schweiz. Zudem sehen wir Verbesserungspotenzial bei den Bewilligungsprozessen und der Koordination mit den Kantonen.

Nachhaltigkeit:
Das BAV geht von einer jährlichen Abgeltungserhöhung der Busunternehmen von einem Prozent (d.h. rund 10 Millionen Franken pro Jahr) aus. Damit sollen u.a. Projekte zur Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben finanziert werden. PostAuto unterstützt diese Planung. Im Rahmen der kürzlich verabschiedeten Strategie von PostAuto nimmt die Nachhaltigkeit einen zentralen Stellenwert ein. Es ist unser Ziel, die Flotte schrittweise mit CO_2-neutralen Antriebssystemen auszurüsten. Dies im Einklang mit dem Parlament, das mit dem 2020 verabschiedeten CO_2-Gesetz ebenfalls klimaneutrale Antriebssysteme im öV auf der Strasse fördern will. Gegen das CO_2-Gesetz wurde das Referendum ergriffen. Zurzeit ist unklar, ob und wann das Gesetz in Kraft treten kann. Es ist wichtig, dass für die Dekarbonisierung des Strassen-öV kurzfristig genügend Mittel zur Verfügung stehen werden, um die Ziele der Energiestrategie im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050) erfüllen zu können. PostAuto ist darauf angewiesen, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits zusätzliche Mittel für die Flottenumstellung und die benötigte Infrastruktur (z.B. Ladestationen) zur Verfügung stehen.
Gleichzeitig ist es für Transportunternehmen mit einem längerfristig hohen Dieselanteil zwingend, dass eine allfällige Verteuerung der fossilen Treibstoffe (z.B. durch Lenkungsabgaben, Steuererhöhungen, CO_2-Abgaben) vollumfänglich finanziert wird.

Erweiterung des RPV-Geltungsbereichs:
PostAuto begrüsst die Haltung des BAV über eine Erweiterung des RPV-Geltungsbereichs zu diskutieren und die Definition der Erschliessung allenfalls anzupassen. Für PostAuto besteht Diskussions- und Handlungsbedarf beim Nachtverkehr, beim touristischen Verkehr und beim Bedarfsverkehr (on demand).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Prüfung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG

Christian Plüss
Leiter

PostAuto AG

Benno Bucher
Leiter Finanzen

Rue de la poste 3 – 1920 Martigny – 027 720 47 47

Envoyé par mail à:
marie.demartignac@bav.admin.ch

Office fédéral des transports
Division Financement
Section Trafic voyageurs
A l'att. de Mme. Marie de Martignac

3003 Berne

Martigny, le 11 janvier 2021

Crédit d'engagement TRV 2022-2025: procédure de consultation

Madame de Martignac,

Par courrier du 7 octobre 2020, vous sollicitez la position des Gouvernements cantonaux sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025.

Sur demande de nos autorités cantonales, nous nous permettons de vous rendre attentif au besoin d'indemnité supplémentaires de RegionAlps en lien avec le renouvellement anticipé de la flotte, pour autant que celui soit accepté par l'OFT.

Pour cela, nous nous référons à la demande préalable d'acquisition de moyens d'exploitation que nous avons transmise en date du 05.03.2020 pour l'acquisition de 24 véhicules de type BEST (sans les options) dès 2026.

Une mise en service de ces rames BEST dès 2026 aurait, et ce indépendamment au coût d'investissement / coût d'entretien de cette nouvelle flotte, une conséquence sur l'amortissement de la flotte existante des 16 rames DOMINO RegionAlps, lesquels seraient mis hors service dès 2026.

Une mise hors service anticipée des DOMINO entrainerait un amortissement extraordinaire. **Le coût de sortie du matériel roulant estimé à près de 10 MCHF serait à supporter par les fonds propres de RegionAlps et les commanditaires, impactant principalement les années 2022 à 2025.**

Actuellement, les commanditaires (OFT et canton du Valais) n'ont pas donné leur accord pour le financement de cet amortissement extraordinaire. Ce point en suspens pourra être discuté en détail au regard du coût de la nouvelle flotte BEST qui devraient être connus dans le courant du deuxième semestre 2021.

Nous tenons donc, par ce courrier, de vous rappeler les éventuelles conséquences d'une telle décision sur le crédit d'engagement TRV 2022-2025

En cas de besoin, les soussignés se tiennent à votre disposition pour toute clarification que vous jugeriez nécessaire.

En vous remerciant d'avance pour la prise en compte de nos demandes, veuillez agréer, Madame De Martignac, l'assurance de notre considération distinguée.

RegionAlps SA

Yves Marclay
Directeur

Olivier Darioli
Responsable Finances et Business Excellence

Copie à: (transmises uniquement par voie électronique)

- Michel Jampen, Responsable de domaine financement TRV, Section Trafic voyageurs, Office fédéral des transports
- Paola Sibilia, domaine financement TRV, Section Trafic voyageurs, Office fédéral des transports
- Elmar Suter, Chef de projet Financement, Section Trafic voyageurs, Office fédéral des transports
- Stefan Burgener, Chef de section, Service de la mobilité, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement du canton du Valais
- Alain Barbey, Président du Conseil d'Administration de RegionAlps
- Olivier Darioli, Responsable Finances et Business Excellence, RegionAlps

Rhätische Bahn
Ferrovia retica Viafier retica

Rhätische Bahn AG
Finanzen
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Silvio Briccola
Direktwahl +41 81 288 63 06
E-Mail silvio.briccola@rhb.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
CH-3003 Bern
Per Mail an: finanzierungen@bav.admin.ch

Chur, 20. Januar 2021

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler , geschätzter Peter
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie die Möglichkeit gegeben, zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung zu nehmen. Diese Gelegenheit nehmen wir gerne wahr.

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich aus Sicht der Rhätischen Bahn AG (RhB) sehr bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar. Deshalb begrüsst die RhB einen erneuten vierjährigen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025. Ebenfalls empfinden wir dessen Erhöhung um rund 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode als wichtiges Zeichen und dringend nötige Massnahme.
Nebst der grundsätzlichen Zustimmung zum vorgeschlagenen Kredit möchte die RhB noch folgende Punkte einbringen:

Coronavirus: Im Herbst 2020 hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Auch die RhB begrüsst diesen Parlamentsentscheid zur Unterstützung des öV sehr. Die aktuellen Zahlen zu den Auslastungen in den verschiedenen, teilweise ganz schwierigen Phasen der Corona-Krise (inkl. Lockdowns) im 2020 und auch jetzt, zu Beginn des Jahres 2021, geben jedoch ernsthaften Grund zur Annahme, dass die Corona-Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung haben wird. Gerade für Bahnen mit einem erfreulichen Kostendeckungsgrad wie die RhB wirkt sich der Ertragsausfall massiv auf das Unternehmens- und Spartenergebnis (RPV, aber auch Infrastruktur und Autoverlad) aus.

Deshalb spricht sich die RhB sehr dafür aus, dass der Bundesrat noch im Jahr 2021 eine Analyse der Niveaueffekte der Corona-Krise vornimmt und eine Neubeurteilung und allfällige weitere Erhöhung des Verpflichtungskredites verbindlich in Aussicht stellt.
Gerade in einer solch turbulenten und einmaligen Phase, geprägt durch eine noch nicht gut vorhersehbare Krise mit grösseren Auswirkungen (finanziell, aber auch in anderen Lebensbereichen), ist einerseits Stabilität und Planungssicherheit, andererseits aber auch Flexibilität für eine punktuelle Anpassung (Erhöhung) des Kredites für die nun unmittelbar folgende vierjährige Phase 2022-2025 betreffend der Leistungserbringung im öV-Schweiz für alle Transportunternehmen sehr entscheidend. In diesem Sinne sollte keine Reduktion des Verpflichtungskredites für die Jahre 2024 und 2025 (wie gemäss Bericht) in Erwägung gezogen werden.

Angebotsentwicklung (Retica 30/Retica 30+) und Rollmaterialerneuerung RhB: Die RhB befürwortet den vorgesehenen Verpflichtungskredit, auch weil damit eine gewisse Planungssicherheit für die Umsetzung der diskutierten und festgelegten Angebotsschritte (Retica 30 und Retica 30+) bzw. die dringend notwendige Weiterführung der Erneuerung des überalterten RhB-Rollmaterials ermöglicht wird. Die beschlossenen Beschaffungen der Capricorn-Züge der RhB sowie auch die bald anstehende Planung der Beschaffung von EW V Fahrzeugen sind wichtig zur weiteren Standardisierung der Flotte sowie zur effizienteren Produktion des Angebotes und der notwendigen Umsetzung des BehiG. Der entsprechende Abgeltungs-Mehrbedarf ist in der Planung der RhB enthalten und wurde so den Bestellern bereits verschiedentlich kommuniziert.

Tarifmassnahmen: Der Verpflichtungskredit wurde auf der Annahme berechnet, dass die Branche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. Die RhB begrüsst, dass mit der Botschaft seitens des Bundes nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird und dass der Kredit, ungeachtet der wie auch immer gestalteten Tarifsituation in der Zukunft, wegen Tarifmassnahmen nicht angepasst wird. Werden die Transportunternehmen aufgrund umweltpolitischer Überlegungen dazu aufgefordert die Tarife zu senken, beispielsweise, um mit finanziellen Anreizen den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern, müsste die Möglichkeit der Abgeltung eines allfälligen zusätzlichen Fehlbetrages jedoch vorhanden sein.

Innovationsfinanzierung: Damit die Transportunternehmen Innovationen zur Effizienzverbesserung und Attraktivitätssteigerung im RPV vorantreiben können, um den öffentlichen Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit wieder zu steigern, müssen die administrativen Hürden abgebaut werden sowie genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Gerade auch die RhB versucht laufend diesbezüglich einen Beitrag zu leisten, mit situationsangepassten Lösungen und Innovationen sowie auch mit Massnahmen, um den Markt zu beleben und die Leistungserbringung kostengünstig und effizient zu entwickeln. Die im erläuternden Bericht vorgeschlagenen fünf Millionen Franken pro Jahr für die Innovationsfinanzierung im RPV erachtet die RhB im Hinblick auf diese Ziele als zu knapp bemessen. Unter der aktuellen Gesetzgebung können Transportunternehmen im RPV nur in geringem Ausmass Reserven äufnen. Umso wichtiger ist es, vorausschauend genügend Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV zu reservieren und den Kredit mit zweckgebundenen Mitteln aufzustocken.
Aus Sicht der RhB ist es zudem wichtig, dass die administrativen Hürden und generell die administrative Abwicklung möglichst schlank gehalten werden. Innovationen zeichnen sich explizit durch rasche Entscheide, pragmatisches Vorgehen und die

Bereitschaft zu teilweise nicht immer positiven Resultaten gemäss Erwartungen aus; dies sollte aber kein Grund sein, um die Innovationen zu behindern.

Umsetzung Energiestrategie: Die RhB nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist zwingend, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredites und der darin vorgesehenen 5 Millionen Franken für Innovations- und Forschungsprojekte noch beachtliche weitere Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. In diesem Jahr wurde im Parlament die Totalrevision des CO_2-Gesetzes verabschiedet. Mit diesem Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen. Ausserdem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. Da jedoch zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar ist, wann das neue CO_2-Gesetz in Kraft tritt, spricht sich der VöV dafür aus, dass im Verpflichtungskredit 2022-2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sind; dies ist auch für die RhB nachvollziehbar.

Erweiterung Geltungsbereich RPV, insbesondere auch für historische Fahrten: Die RhB begrüsst, dass der Bund nebst dem RPV auch den Freizeitverkehr und die Nachtfahrangebote mitfinanzieren will. Im Hinblick auf eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV wäre eine Erweiterung des Geltungsbereiches RPV in verschiedenen Bereichen sinnvoll, da dadurch rechtliche und finanzielle Stabilität geschaffen werden könnte. Aus Sicht RhB ist gerade auch die Mitfinanzierung des Bereiches historische Fahrzeuge/historische Fahrten ein grosses Bedürfnis. Entscheidend ist dabei, dass diese Angebote nicht zulasten heute geplanter oder bestehender Angebote finanziert werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen und stehen für Fragen jederzeit gerne bereit.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn

Dr. Renato Fasciati
Direktor

Silvio Briccola
Leiter Finanzen

SBB CFF FFS

SBB Personenverkehr · Gardistrasse 2 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Januar 2021

Stellungnahme SBB zum RPV Verpflichtungskredit 2022-2025 im Rahmen der Vernehmlassung.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Vorlage über den Verpflichtungskredit im regionalen Personenverkehr (RPV) 2022-2025 Stellung nehmen zu können.

Die SBB setzt alles daran, mit den von Bund und Kantonen abgegoltenen ungedeckten Kosten, ein qualitativ hochwertiges, sicheres und pünktliches Angebot im regionalen Personenverkehr anzubieten.

Wir begrüssen den Verpflichtungskredit.

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich bewährt und ist heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV. Die SBB unterstützt grundsätzlich die Freigabe des vorgeschlagenen Verpflichtungskredits 2022-2025 in der Höhe von 4’398 Millionen Franken und die Erhöhung um rund 300 Millionen Franken für diese vier Jahre, um auch Angebotsausbauten wie beispielsweise in der RER Vaud zu finanzieren.

Neue Ausgangslage: Covid-19-Krise.

Im September 2020 hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Die SBB bedankt sich dafür bestens. Unsere aktuellen Nachfrageprognosen gehen davon aus, dass wir das Vorkrisenniveau erst in drei bis vier Jahren wieder erreichen werden. Die Mindererlöse aufgrund der verzögerten Nachfrageerholung fallen in den Zeitraum des Verpflichtungskredits.

SBB AG
Personenverkehr
Gardistrasse 2 · 3000 Bern 65 · Schweiz

Kostenentwicklung im SBB Regionalverkehr

Nebst den Covid-19-bedingten Mindererlösen aufgrund der verzögerten Nachfrageerholung beinhaltet unsere aktuelle Planung für die Jahre 2022 – 2025 zusätzliche Kosten zur Stabilisierung des Bahnbetriebs, die unter anderem aufgrund der zahlreichen Baustellen, welche die Bahnproduktion desoptimieren, anfallen. Kostensteigernd wirken zudem zusätzliche Instandhaltungsaufwände beim Rollmaterial, der nachholende und angebotsbedingte Aufbau von Lokführern sowie der Systemersatz beim Vertrieb. Die SBB hat ein internes Produktivitäts- und Effizienzprogramm lanciert, um Kostensteigerungen zu kompensieren.

Insgesamt weisen wir darauf hin, dass die aktuelle Planung des SBB Regionalverkehrs (Stand Dezember 2020) für die Jahre 2022 – 2025 aufzeigt, dass die im Verpflichtungskredit vorgesehenen Mittel für die Deckung der ungedeckten Plankosten zurzeit nicht ausreichen werden. Basierend auf der Annahme, dass für die SBB weiterhin der gleiche Anteil an Bundesabgeltungen vorgesehen ist, resultiert für den Zeitraum des Verpflichtungskredits eine kumulierte Unterdeckung des Bundesanteils beim SBB Regionalverkehr von -160 MCHF. Wir bitten zu prüfen, wie man beide Elemente der Kostensteigerung im Verpflichtungskredit berücksichtigen kann.

Weiter möchten wir darauf hinweisen, dass falls eine allfällige Erweiterung des Geltungsbereichs des RPV in Betracht gezogen wird, dies nicht zu Lasten heute bestehender oder geplanter Angebote finanziert wird.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen Mischa Nugent (mischa.nugent@sbb.ch) sowie die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Toni Häne
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Personenverkehr

Werner Schurter
Mitglied der Geschäftsleitung P
Leiter Regionen

Kopie an

- Matthias Ramsauer, Generalsekretär UVEK
- Peter Füglistaler, Direktor BAV
- Frank Schley, Sektionsleiter EFV

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Finanz- und Rechnungswesen
Jens Osswald
Wolframplatz 21
8045 Zürich

Direktwahl +41 44 206 45 16
Zentrale +41 44 206 45 11
jens.osswald@szu.ch
www.szu.ch

SZU
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Zürich, 15. Dezember 2020

Stellungnahme: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025 unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Wir verweisen auf die Stellungnahme des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV vom 9. Dezember 2020 und vertreten als marktverantwortliches Unternehmen des ZVV die festgehaltenen Ausführungen vollumfänglich.

Bei allfälligen Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Dr. Marco Lüthi
Direktor

Jens Osswald
Bereichsleiter Finanzen

Kopie: Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich

Thurbo AG, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

per Mail an finanzierung@bav.admin.ch

Kreuzlingen,
15. Dezember 2020

Telefon (direkt)
+41 (0)71 554 01 20

E-Mail
christian.saxer@thurbo.ch

Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Ihre Unterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022 – 2025 studiert und nehmen dazu gerne Stellung:

Wir begrüssen den von Ihnen beantragten Bundesbeschluss mit dem Verpflichtungskredit in der Höhe von MCHF 4‘398 für die Jahre 2022 – 2025. Er basiert nach unserer Einschätzung auf den Erfahrungen des ersten Verpflichtungskredites für die Jahre 2018 – 2021 und der von Ihnen im Sommer 2019 bei den Transportunternehmen durchgeführten Umfrage zu künftigen Projekten. Namentlich nehmen wir erfreut zur Kenntnis, dass Sie in den Erläuterungen unsere Verlängerung der S7 explizit aufführen, mit der zusammen mit den Nachbarländern eine trinationale Verbindung ab der Schweiz über Bregenz bis Lindau erschlossen werden soll.

Im erläuternden Bericht gehen Sie kurz auf die Covid-19-Pandemie ein. Wir empfehlen, insbesondere die kurz- bis mittelfristigen **finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie nicht im Rahmen des Verpflichtungskredites abzuwickeln**, sondern eine gesonderte Finanzierung für diese ausserordentliche Situation in Betracht zu ziehen.

Im Weiteren erwähnen Sie eine mögliche Erweiterung des Geltungsbereichs des RPV. Auch hierzu bitten wir Sie, **bei einer Änderung der Definition der Angebote, welche in den RPV fallen, die finanziellen Mittel entsprechend mit zu verschieben oder anzupassen**, soweit eine mögliche Anpassung den marginalen Rahmen übertrifft. Damit kann die Gefährdung, vorbereitete und abgestimmte Projekte nicht umsetzen zu können, vermieden werden.

Wir danken Ihnen für die nach unserer Einschätzung insgesamt ausgereifte Vorlage zum Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit.

Freundliche Grüsse
Thurbo AG

Claudia Bossert
Unternehmensleiterin

Christian Saxer
Bereichsleiter Finanzen

Zürcher Verkehrsverbund / Hofwiesenstrasse 370 / 8090 Zürich
Tel. 043 257 48 48 / www.zvv.ch / info@zvv.zh.ch

per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Zürich, 9. Dezember 2020 / F

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025: Stellungnahme des ZVV

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025 unterbreitet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit dem Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (RPV) beantragt der Bundesrat für die Jahre 2022 – 2025 einen Verpflichtungskredit von 4'398 Mio. Franken. Wir begrüssen, dass der Bund trotz der angespannten mittelfristigen Finanzierungslage breit ist, den Verpflichtungskredit 2022 – 2025 gegenüber der Vorperiode um 294 Mio. Franken zu erhöhen. Ebenfalls ist positiv hervorzugeben, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) entsprechende Vorabklärungen zum Finanzierungsbedarf bei den Verkehrsunternehmen durchgeführt und die Resultate für die Vorlage transparent aufbereitet hat. Dass der beantragte Kredit um 63.9 Mio. Franken geringer ausfällt als der vom BAV ausgewiesene Mittelbedarf für die Periode 2022 – 2025, ist unter Berücksichtigung der allgemeinen Planungsgenauigkeit und der jährlich eingerechneten pauschalen Abgeltungserhöhung von 1% vertretbar. Grundsätzlich teilen wir daher die Auffassung des Bundesrats, dass mit dem vorgesehenen Finanzierungsrahmen die künftige Angebotsentwicklung und die Investitionsverpflichtungen abgedeckt werden können. Gleichzeitig möchten wir jedoch auf Folgendes hinweisen:

Die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie für den RPV sind nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022 – 2025. Basierend auf der aktuellen Entwicklung muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr ihr ursprüngliches Niveau bis Ende 2021 bei weitem noch nicht erreicht haben wird. Im ZVV

rechnen wir damit, dass dies erst im Verlauf des Jahres 2024 der Fall sein dürfte. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich daher mit hoher Wahrscheinlichkeit auch noch in der Periode des neuen Verpflichtungskredits in Form von geringeren Verkehrserlösen niederschlagen. Aufgrund dieses Niveaueffekts ist von einem deutlich höheren Abgeltungsbedarf bei den Verkehrsunternehmen auszugehen, als im vorliegenden Verpflichtungskredit 2022 – 2025 berücksichtigt.

In Einklang mit der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs verzichtet der ZVV zum jetzigen Zeitpunkt auf die Forderung nach einer Krediterhöhung. Dieser Verzicht ist jedoch mit der Erwartung verbunden, dass der Verpflichtungskredit 2022 – 2025 nachträglich erhöht wird, sollte sich die absehbare Finanzierungslücke aufgrund der mittel- bis langfristigen Folgen der Corona-Pandemie bestätigen. Andenfalls wären diese zusätzlichen Abgeltungen alleine durch die Kantone zu finanzieren, was wir dezidiert ablehnen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND

Franz Kagerbauer, Direktor

Kopie per Mail an:

- Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs KKDöV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Abteilungen öV der KöV Region Zürich

Centre Patronal

Office fédéral des transports
Division Financement
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 18 janvier 2021

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 07.10.2020 de la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Merci de noter que nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la présente consultation

Nous relevons, comme les auteurs de la présente consultation, que le transport régional de voyageurs (TRV) est une tâche commune de la Confédération et des cantons et qu'il a amené, jusqu'à la pandémie du COVID-19, deux millions et demi de personnes par jour au travail, dans les magasins ou sur leur lieu de loisirs.

Nous relevons par ailleurs que Confédération et cantons définissent, dans le cadre d'une procédure de commande, l'offre TRV pour deux ans et son coût. Ces prestations de transport sont indemnisées sur la base des coûts non couverts planifiés et sont financées, pour une moitié, par la Confédération et, pour l'autre moitié, par les cantons. Depuis 2018, la Confédération planifie les ressources qu'elle alloue à ce secteur au moyen d'un crédit d'engagement quadriennal. En ce sens, le Parlement avait accordé, en juin 2017, un budget de 4'104 millions de francs (4,1 milliards de francs) pour la période 2018-2021.

Pour indemniser les prestations TRV qui seront commandées au cours des périodes d'horaire 2022-2023 et 2024-2025, il est proposé d'allouer un montant de 4'398 millions de francs (4,4 milliards de francs). Ce montant permet de financer les accroissements de prestations de transport planifiées. Cela posé, les conséquences financières de la pandémie de coronavirus pour le TRV sont traitées séparément dans le Message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19, Message précédé d'une consultation à laquelle nous avons également répondu.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

2. Remarques générales sur l'indemnisation des prestations de TRV

a) Une croissance qui subit un coup d'arrêt du fait du COVID-19

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons que la demande de TRV a augmenté, jusqu'à la pandémie du coronavirus, d'environ 40% depuis 2008 et, en moyenne, de 3,4% par an, le rail représentant par ailleurs environ 80% du trafic régional.

Compte tenu du récent constat du président de la direction générale des CFF, lors d'interviews fin 2020, dans divers médias de Suisse romande, que le trafic régional a perdu, du fait de la pandémie de COVID-19, 40% de ses clients (avant donc le 2e semi-confinement de début 2021) et qu'il n'y aura pas de retour à une situation normale avant 2022-2023, nous ne pouvons par contre plus accepter sans autre l'hypothèse selon laquelle la croissance du TRV se poursuivra d'ici à 2040, au point même de doubler dans certaines régions.

En ce sens, nous soulignons que le développement du télétravail semble appelé à durer, même s'il est difficile à prédire, comme l'a relevé le président de la direction générale des CFF lors des interviews précitées.

b) Des coûts non couverts élevés, une efficience qui stagne

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons que, dans la quasi-totalité des cas, les recettes des lignes du TRV ne couvrent pas leurs coûts. Confédération et cantons couvrent donc, pour moitié chacun, 2 milliards de francs chaque année, alloués à l'indemnisation de quelque 1460 lignes de TRV, commandées auprès de 116 entreprises de transport, dans toute la Suisse. Les voyageurs ne financent quant à eux qu'environ la moitié des coûts.

Par ailleurs, selon les propres dires des auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, l'indemnité par voyageur-kilomètre (vkm), utilisée comme indicateur de l'efficience du système est restée plutôt stable depuis 2010, ce qui signifie que le gain d'efficience du secteur stagne depuis dix ans. Ce constat sans appel ne peut être justifié uniquement, comme le font les auteurs susmentionnés, par « la volonté politique de satisfaire la demande et d'améliorer la part modale des transports publics ». A l'heure de la crise économique induite par la pandémie de COVID-19 et de déficits publics à la fois croissants et durables, un tel discours n'est tout simplement plus acceptable.

c) Un dispositif de contrôle des subventions qui a failli et n'est pas encore corrigé

Tout comme les auteurs du rapport explicatif relatif à la présente consultation, nous relevons enfin que, suite à l'affaire CarPostal, l'Office fédéral des transports (OFT) a revu son dispositif de surveillance visant à vérifier le respect des dispositions légales en matière de subventions. En d'autres termes, le dispositif de contrôle des subventions a failli et il n'a pas encore été corrigé puisque, comme le précise en page 7 le rapport susmentionné :
« (…) l'OFT développe actuellement un nouveau système de contrôle élargi pour le transport régional de voyageurs subventionné. L'objectif est de contrôler de manière plus complète le montant correct et l'emploi des subventions, aussi bien dans les offres des entreprises (comptes planifiés), que dans les comptes annuels. Il est notamment prévu d'analyser de manière plus poussée les écarts entre le budget et les comptes effectifs des entreprises subventionnées, de vérifier la plausibilité des chiffres sur la base d'un étalonnage des performances (benchmark TRV). »

3. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal demande le gel du crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional (TRV) pour les années 2022 à 2025, au niveau de la période 2018-2021 (4,1 milliards de francs au lieu des 4,4 milliards de francs demandés au titre du présent projet).

Par ailleurs, nous demandons une actualisation fondamentale des scénarios de développement de la mobilité en Suisse, à l'horizon 2050. En ce sens, il s'agira de tenir compte non seulement de l'impact direct à court, et peut-être à moyen terme, de la pandémie du coronavirus sur la mobilité ; mais également de l'impact indirect, à long terme, de cette pandémie, sous la forme d'un développement durable et significatif du télétravail, qui réduit la mobilité pendulaire, assurée en bonne partie par les transports publics.

Nous soulignons enfin qu'il faut mettre l'accent sur la complémentarité des modes de transport afin de répondre aux besoins de mobilité de la population et de l'économie, ligne politique que nous promouvons depuis des années, aussi bien au niveau fédéral qu'au niveau de la Métropole lémanique Vaud-Genève.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal

Patrick Eperon

KÖV CTP CTP

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 08. Dezember 2020

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022 – 2025: Stellungnahme der KöV

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 07. Oktober 2020 hat das UVEK die Vernehmlassung zum RPV-Verpflichtungskredit 2022 – 2025 eröffnet. Die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der KöV-Vorstand begrüsst den Verpflichtungskredit 2022 – 2025

Der Regionale Personenverkehr (RPV) ist ein essenzieller Bestandteil des Erfolgsmodells öV-Schweiz: er entlastet die Strassen, schont die Umwelt, sichert im gesamten Land ein ausgewogenes und attraktives Grundangebot an Mobilität, fördert den nachhaltigen Tourismus und stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz. Vor diesem Hintergrund begrüsst der KöV-Vorstand ausdrücklich, dass der Bundesrat gewillt ist, den RPV-Verpflichtungskredit 2022 – 2025 im Vergleich zur Vorperiode um 297 Millionen auf total 4'398 Millionen Franken zu erhöhen.

Nachvollziehbarer Kreditumfang

Der Kreditvorschlag des Bundesrates liegt rund 64 Millionen Franken tiefer als die Einschätzung des BAV, welche für den Zeitraum 2022 – 2025 Abgeltungen in Höhe von total 4'462 Franken ausweist. Angesichts der erheblichen finanziellen Aufwände, die dem Bund mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise entstehen, kann der KöV-Vorstand den leicht tieferen Kreditvorschlag des Bundesrates nachvollziehen und verzichtet zum jetzigen Zeitpunkt auf die Forderung nach einer Krediterhöhung. Gleichzeitig verweisen wir auf die nachfolgenden Vorbehalte hinsichtlich der noch nicht abschätzbaren Langzeitwirkung von Covid-19.

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach, 3001 Bern

Tel 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

Finanzielle Folgen der Corona-Pandemie

Finanzielle Defizite, die dem öffentlichen Verkehr durch die Corona-Pandemie entstehen, sind ausdrücklich nicht Gegenstand des Verpflichtungskredits 2022 – 2025, sondern werden separat aufgearbeitet. Der KöV-Vorstand begrüsst dieses Vorgehen. Mit dem eingangs erwähnten dringlichen Bundesgesetz wurde ein erster wichtiger Schritt getan. Letzteres beschränkt sich allerdings primär auf die Defizite 2020. Nur für einzelne Verkehrssparten ist auch für das Jahr 2021 eine Unterstützung vorgesehen. Welche finanziellen Folgen sich für den öV darüber hinaus ergeben, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum abschätzbar. Basierend auf den aktuellen Erkenntnissen muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Verkaufserlöse im öV ihr ursprüngliches Niveau bis 2022 (und potenziell darüber hinaus) nicht mehr erreichen werden. Sollte diese Prognose eintreffen, erwartet der KöV-Vorstand eine nachträgliche Erhöhung des Verpflichtungskredits oder eine anderweitige Lösung, die eine nachhaltige Finanzierung des RPV für den Zeitraum 2022 – 2025 sicherstellt.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anträge.

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KöV

Der Präsident

Laurent Favre

Die Generalsekretärin

Mirjam Bütler

Kopie an: - alle KöV-Mitglieder
- alle KKDöV-Mitglieder

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Januar 2021

Stellungnahme der LITRA zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen.

Gemeinsam mit ihren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft. Nachdem wir bereits im Mai dieses Jahres zur Vorlage angehört wurden, nehmen wir gerne die Gelegenheit wahr, uns auch im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit im RPV zu äussern.

Die LITRA begrüsst, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Verpflichtungskredit für eine weitere Vierjahresperiode vorsieht. Das Instrument des Verpflichtungskredits, das 2017 neu geschaffen wurde, hat sich bewährt und stellt ein wichtiges Instrument für die Mittelfristplanung im Regionalen Personenverkehr (RPV) dar. Dieser ist für das Schweizer Verkehrssystem von zentraler Bedeutung, denn der RPV stellt die Versorgung der ganzen Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr (öV) sicher. Die Linien des RPV bilden in vielen Regionen das Rückgrat der öV-Erschliessung, was nicht zuletzt durch die täglich 2,5 Millionen Reisende im RPV zum Ausdruck kommt. Die meisten Personen sind im RPV in Zügen und Bussen unterwegs, teilweise aber auch in Schiffen, Trams und Seilbahnen.

Trotz der grossen Nachfrage reichen die Verkehrserlöse allein nicht aus, um die Kosten des RPV zu decken. Im Durchschnitt finanzieren die Passagiere rund die Hälfte der Kosten, Bund und Kantone übernehmen die verbleibenden, ungedeckten Kosten. Konkret belief sich der Kostendeckungsgrad, d. h. der Anteil an den Gesamtkosten der RPV-Leistungen, der durch die Verkehrserlöse gedeckt wird, Im Jahr 2019 auf 52,1 %. Der Kostendeckungsgrad steigt seit Jahren kontinuierlich an (durchschnittliches Wachstum von 1,1 % seit 2008), nicht zuletzt wegen laufender Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen. Der vorgesehene Verpflichtungskredit von 4'398 Millionen Franken für die Jahre 2022 - 2025 bringt für alle Beteiligten im RPV weitere Sicherheit und Verbindlichkeit, ohne diese Bestrebungen für mehr Effizienz zu bremsen.

Die LITRA war sehr erfreut über die deutliche Zustimmung des Parlaments zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Es sollte diesbezüglich bedacht werden, dass der veranschlagte Abgeltungsbedarf für den Verpflichtungskredit 2022-2025 anhand von Prognosen, die sich auf die Nachfrage vor der Coronavirus-Pandemie beziehen, berechnet wurde. Wie sich die öV-Nachfrage in den kommenden Monaten und Jahren entwickeln wird, kann aktuell kaum abgeschätzt werden. Es zeichnet sich jedoch ab, dass die Mindererlöse aufgrund der verzögerten Nachfrageerholung in den Zeitraum des Verpflichtungskredits fallen. Die LITRA teilt deshalb die Meinung, dass weitere finanzielle Folgen der Coronavirus-Pandemie für den RPV in einem separaten Erlass behandelt werden müssten. Eine neuerliche Deckung der Defizite über die zweckgebundenen Spezialreserven dürfte bei vielen Transportunternehmen kaum mehr möglich oder zielführend sein. Die LITRA begrüsst deshalb ausdrücklich die in Aussicht gestellte Möglichkeit, bei Bedarf ein Gesuch um einen Zusatzkredit ab 2022 zu stellen, damit eine nachhaltige Finanzierung des RPV sichergestellt werden kann.

Sehr erfreulich ist vor diesem Hintergrund, dass das BAV den Kredit zugunsten des RPV für die Jahre 2022 bis 2025 um rund 300 Millionen Franken gegenüber der laufenden Vierjahresperiode erhöhen will. Diese Erhöhung erlaubt es unter anderem, Verbesserungen im Angebot des RPV umzusetzen, modernes Rollmaterial zu beschaffen und die Elektrifizierung der Busflotten voranzutreiben. Das sind wichtige und notwendige Faktoren, um die Attraktivität des öV in allen Regionen weiter zu erhöhen. Ebenso werden damit gute Voraussetzungen geschaffen, damit sich der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verbessern und ein bedeutender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele im Verkehrsbereich geleistet werden kann.

Das BAV wird im Rahmen des aktuellen Budgets für die Periode 2020-2021 jährlich 5 Millionen Franken für **Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV** aufwenden. Es ist geplant, auch in Zukunft ein Budget in diesem Rahmen für Innovationen vorzusehen. Für die LITRA stellt sich die Frage, ob diese Mittel ausreichen und in diesem Umfang zweckmässig sind, um den RPV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten. Unter der aktuellen Gesetzgebung können die Transportunternehmen im RPV nur in geringem Ausmass Reserven äufnen. Die LITRA regt daher an, diese Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV entsprechend aufzustocken.

Vorausschauend will das BAV den «noch nicht explizit formulierten», jedoch derzeit in der Branche diskutierten Anträgen» vorgreifen und geht von einer jährlichen Abgeltungserhöhung zu Gunsten der Busunternehmen von 1 % (d.h. rund 10 Millionen Franken pro Jahr) aus. Damit sollen beispielsweise Projekte zur Beschaffung von Fahrzeugen unterstützt werden, die weniger fossile Brennstoffe brauchen, oder eine mögliche Erweiterung des Geltungsbereichs RPV. Die LITRA unterstützt diese weitsichtige Planung sehr. Denn auch das Parlament will die klimaneutralen Antriebssysteme im Strassen-öV fördern und hat dazu das Postulat 19.300 «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen» überwiesen. Selbst wenn ein grosser Teil der Diesel- oder Erdgasbusflotte im Ortsverkehr eingesetzt wird, ist der RPV ebenfalls stark gefordert. Es ist wichtig, dass für die **Dekarbonisierung des Strassen-öV** möglichst rasch - idealerweise vor Inkrafttreten des CO2-Gesetzes - genügend Mittel zur Verfügung stehen. Damit werden die Schweizer Klimaziele im Allgemeinen und die Ziele der Energiestrategie im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050) im Besonderen unterstützt. Vor diesem Hintergrund ist es für Transportunternehmen im RPV mit einem längerfristig hohen Dieselanteil ebenso zwingend, dass eine allfällige Verteuerung der fossilen Treibstoffe (z.B. durch Lenkungsabgaben, Steuererhöhungen, CO2-Abgaben) vollumfänglich finanziert wird.

Der LITRA ist es wichtig, dass der öV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden kann. Denn in den letzten Jahren ging der Anteil leicht zurück. Der RPV muss aktiv dazu beitragen, dass der öV-Anteil wieder steigt. Das Gesamtangebot kann deutlich verbessert werden, wenn die **Abgeltungsberechtigung** in drei Bereichen ausgedehnt wird: beim Angebot zur Nachtzeit, beim Bedarfsverkehr (on demand-Angebote) sowie beim Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion. Beim **Nachtverkehr** hat die fehlende Abgeltungsberechtigung zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Es ist sehr zu begrüssen, dass nun in verschiedenen Agglomerationen, wie z.B. Chur oder Zürich, diese Zuschläge aufgehoben wurden oder werden. Wir gehen davon aus, dass sich der Bund über den RPV-Verpflichtungskredit künftig neben den Kantonen und Gemeinden an den Nachtangeboten finanziell beteiligt. Ebenso zu prüfen sind Angebote beim **Bedarfsverkehr** (on demand), welche zurzeit nicht abgeltungsberechtigt sind, aber aus Effizienz- und Nachhaltigkeitsgründen durchaus unterstützt werden könnten.

Ungedeckte Kosten für touristische Angebote zu Ausflugszielen müssen heute allein von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden und kommen daher oft gar nicht erst zustande. Diese Verbindungen sind für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung und bieten Ausflüglern Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette. Darum ist es richtig, dass der Bund die ungedeckten Kosten zur Hälfte im RPV mitfinanziert. Die Erweiterung des Geltungsbereichs des RPV darf aber nicht zu Lasten heute bestehender oder geplanter Angebote gehen.

Selbstverständlich benötigt es weitere Anstrengungen durch Branche und Besteller, damit die Effizienz in Zukunft weiter erhöht wird. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass die vorgeschlagenen Abgeltungserhöhungen nicht für Tarifsenkungen zu verwenden sind.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die LITRA den vom BAV vorgesehenen Verpflichtungskredit von 4'398 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 ausdrücklich begrüsst.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

Michael Bützer
Geschäftsführer

RAILplus
Die Meterspurigen
La voie métrique
A scartamento metrico

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern
Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Aarau, 21. Januar 2021

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Dr. Füglistaler / Liebe Peter
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie die Möglichkeit gegeben, zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung zu nehmen.

RAILplus vertritt, wie Ihnen bestens bekannt, mittlerweile 20 Unternehmen verteilt über die gesamte Schweiz, die den Markt der Meterspurbahnen gestalten, prägen und stetig weiterentwickeln. Obschon RAILplus (noch) nicht auf der offiziellen Liste der Adressaten der Vernehmlassung steht, erlauben wir uns hiermit, im Namen und in Vertretung aller RAILplus-Mitglieder, Ihnen unsere Position und Rückmeldung zum Verpflichtungskredit zukommen zu lassen.
Es würde uns generell freuen, wenn Sie inskünftig auch RAILplus in den offiziellen Adresslisten BAV für Stellungnahmen und Vernehmlassungen aufnehmen könnten.

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich aus Sicht der RAILplus-Mitglieder sehr bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar. Deshalb begrüsst RAILplus einen erneuten vierjährigen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025. Ebenfalls finden wir dessen Erhöhung um rund 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode als wichtiges Zeichen und dringend nötige Massnahme.
Nebst der grundsätzlichen Zustimmung zum vorgeschlagenen Kredit möchte RAILplus aber noch folgende Punkte einbringen:

Coronavirus: Im Herbst hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Die RAILplus-Mitglieder begrüssen diesen Parlamentsentscheid zur Unterstützung des öV sehr. Die aktuellen Zahlen zu den Auslastungen in den verschiedenen, teilweise ganz schwierigen Phasen der Corona-Krise (inkl. Lockdowns) im Jahr 2020 und auch jetzt, zu Beginn des Jahres 2021, geben jedoch ernsthaften Grund zur Annahme, dass die Covid-Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung haben wird. Deshalb spricht sich RAILplus dafür aus, dass der Bundesrat noch im Jahr 2021 eine Analyse der

RAILplus AG | Hintere Bahnhofstrasse 85 | 5001 Aarau | 062 832 83 66 | info@railplus.ch | www.railplus.ch

Niveaueffekte der Corona-Krise vornimmt und eine Neubeurteilung und allfällige weitere Erhöhung des Verpflichtungskredites verbindlich in Aussicht stellt.
Gerade in einer solch turbulenten und einmaligen Phase, geprägt durch eine noch nicht gut vorhersehbare Krise mit grösseren Auswirkungen (finanziell, aber auch in anderen Lebensbereichen) ist einerseits Stabilität und Planungssicherheit, andererseits aber auch Flexibilität für eine punktuelle Anpassung (Erhöhung) des Kredites, für die nun unmittelbar folgende, vierjährige Phase 2022-2025 betreffend der Leistungserbringung im öV-Schweiz für alle Transportunternehmen sehr entscheidend. In diesem Sinne soll keine Reduktion des Verpflichtungskredites für die Jahre 2024 und 2025 (wie gemäss Bericht) in Erwägung gezogen werden.

Tarifmassnahmen: Der Verpflichtungskredit wurde auf der Annahme berechnet, dass die Branche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. RAILplus begrüsst, dass mit der Botschaft seitens des Bundes nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird und dass der Kredit, ungeachtet der wie auch immer gestalteten Tarifsituation in der Zukunft, wegen Tarifmassnahmen nicht angepasst wird. Werden die Transportunternehmen aufgrund umweltpolitischer Überlegungen dazu aufgefordert, die Tarife zu senken, beispielsweise um mit finanziellen Anreizen den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern, müsste die Möglichkeit der Abgeltung eines allfälligen zusätzlichen Fehlbetrages jedoch vorhanden sein.

Innovationsfinanzierung: Damit die Transportunternehmen Innovationen zur Effizienzverbesserung und Attraktivitätssteigerung im RPV vorantreiben können, um den öffentlichen Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit wieder zu steigern, müssen die administrativen Hürden abgebaut werden sowie genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Gerade auch die RAILplus-Mitglieder versuchen laufend, im Meterspurbereich der Schweiz, mit situationsangepassten Lösungen und Innovationen den Markt zu beleben und die Leistungserbringung kostengünstig und effizient zu entwickeln. Die im erläuternden Bericht vorgeschlagenen fünf Millionen Franken pro Jahr für die Innovationsfinanzierung im RPV erachten die RAILplus-Mitglieder im Hinblick auf diese Ziele als zu knapp bemessen. Unter der aktuellen Gesetzgebung können Transportunternehmen im RPV nur in geringem Ausmass Reserven äufnen. Umso wichtiger ist es, vorausschauend genügend Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV zu reservieren und den Kredit mit zweckgebundenen Mitteln aufzustocken.
Aus Sicht der RAILplus-Mitglieder ist es zudem auch wichtig, dass die administrativen Hürden und generell die administrative Abwicklung möglichst schlank gehalten werden. Innovationen zeichnen sich explizit durch rasche Entscheide, pragmatisches Vorgehen und auch Bereitschaft zu teilweisen nicht immer positiven Resultaten gemäss Erwartungen aus; dies soll aber kein Grund sein, um die Innovation zu behindern.

Umsetzung Energiestrategie: Die RAILplus-Mitglieder nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist zwingend, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Millionen Franken für Innovations- und Forschungsprojekte noch beachtliche weitere Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. In diesem Jahr wurde im Parlament die Totalrevision des CO_2-Gesetzes verabschiedet. Mit diesem Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen.

RAILplus
Die Meterspurigen
La voie métrique
A scartamento metrico

Erweiterung Geltungsbereich RPV: RAILplus begrüsst, dass der Bund nebst dem RPV auch den Freizeitverkehr und Nachtfahrangebote mitfinanzieren will. Im Hinblick auf eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV wäre eine Erweiterung des Geltungsbereiches RPV in verschiedenen Bereichen sinnvoll, da dadurch rechtliche und finanzielle Stabilität geschaffen werden könnte. Aus Sicht von RAILplus könnte auch die Mitfinanzierung von historisch wertvollen Fahrzeugen ebenfalls ein Thema sein. Entscheidend ist, dass diese Angebote nicht zulasten heute geplanter oder bestehender Angebote finanziert werden.

RAILplus AG

Joachim Greuter
Geschäftsführer

Silvio Briccola
Leiter Arbeitsgruppe Finanzen und Benchmark

Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 79 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch

Per Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. Januar 2021
GT/dl

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Ausgangslage

Den Berechnungen des Verpflichtungskredites für die Jahre 2022 – 2025 liegt das Referenzszenario[1] der Verkehrsperspektiven 2040 zu Grunde. Darin hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE in Zusammenarbeit mit den beteiligten Bundesämtern die verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 errechnet. Die Ergebnisse in Form von verkehrsträgerübergreifenden Szenarien des Personen- und Güterverkehrs dienen als Planungsgrundlage für Ausbauprogramme von Strasse und Schiene sowie für verkehrspolitische und raumplanerische Entscheide.

Das Referenzszenario schreibt die grundsätzlichen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte fort und zeigt auf, wie sich Raumstruktur und Verkehr bei heute geltendem Regulativ entwickeln könnten. Mit 51 % weist der öffentliche Verkehr die höchste Zuwachsrate aus, um 18 % wächst der motorisierte Individualverkehr und um 32 % der Langsamverkehr. Dies bewirkt eine Verschiebung im Modal Split: Der ÖV-Anteil steigt von 19 % auf 23 %. Der MIV bleibt aber mit Abstand das dominante Verkehrsmittel.

[1] https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html#52_1472562437801__content_are_de_home_verkehr-und-infrastruktur_grundlagen-und-daten_verkehrsperspektiven_jcr_content_par_tabs

Klimaziel 2050 Treibhausgasemissionen Netto-Null

Die Schweiz soll gemäss Bundesrat ab 2050 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre ausstossen, als durch natürliche und technische Speicher wiederaufgenommen werden kann («Netto-Null-Emissionen»). Dazu müssen hauptsächlich die Emissionen im Gebäudebereich, im Verkehr und in der Industrie umfassend vermindert werden.

Das Referenzszenario als Grundlage der Verpflichtungskredite muss deshalb stark in Frage gestellt werden. Ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehr. Der öffentliche Personenverkehr trägt rund ein Fünftel des Verkehrsvolumens, verbraucht aber gleichzeitig nur rund einen Zwanzigstel der Energie. Es bedarf eines Netto-Null Szenarios welches von einer massiv höheren Verschiebung des Modalsplits ausgeht.

Die nächsten Verkehrsperspektiven 2050 werden im Herbst 2021 publiziert. Diese sollten um ein Szenario Netto-Null ergänzt werden, damit spätestens der Verpflichtungskredit 2026 – 2029 auf diese Zahlen abstellen kann.

Des Weiteren schliesst sich der SEV der Vernehmlassungsantwort des SGB an:

Beurteilung Finanzrahmen

Der SEV begrüsst die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits (anstelle eines unverbindlicheren Zahlungsrahmens) zur Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs für weitere vier Jahre. Diese Art der Beteiligung des Bundes schafft die gerade in der jetzigen Zeit für alle Beteiligten nötige Planungssicherheit. Letztere wird allerdings durch die geplante Angebotsbestellungen von zunächst nur zwei Jahren unnötig gemindert. Eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits wäre im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit daher klar zu bevorzugen.

Was den vorgeschlagenen Finanzrahmen von 4398 Millionen betrifft, ist dessen Steigerung von voraussichtlich annährend 400 Millionen im Vergleich zur Periode 2018-2021 zunächst positiv zu beurteilen. Diese Erhöhung erlaubt es, im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umzusetzen und bei einigen Transportunternehmen neues Rollmaterial zu beschaffen (so entfallen gemäss erläuterndem Bericht fast 40 Prozent der geplanten Abgeltungssteigerungen auf das Rollmaterial). Der Ausbau des Finanzrahmens ist allerdings in mehrerlei Hinsicht zu relativieren:

Zunächst sind 36 Millionen der zusätzlich veranschlagten Mittel auf die prognostizierten Teuerungsraten zurückzuführen und entsprechen somit keiner realen Erhöhung.

Noch viel stärker fällt allerdings folgender Befund ins Gewicht: Im Zeitraum 2007-2019 nahmen die Abgeltungen jährlich durchschnittlich um 2.2 Prozent zu (nominal), in der Periode 2022-2025 sollen sie jedoch nur um durchschnittlich 1.95 Prozent steigen. Das ist deswegen zu kritisieren, weil der stetige Anstieg der Mittel in der Vergangenheit unter anderem mit dem "politischen Willen, [...] den Modalsplit im öffentlichen Verkehr zu verbessern" begründet wurde. Stützt man sich nun darauf ab und stellt – wie oben erwähnt – gleichzeitig fest, dass der Modalsplit nur etwa konstant gehalten werden konnte, setzt dieses Ziel keineswegs eine tiefere, sondern im Gegenteil eine substanziell höhere jährliche Zunahme der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr voraus.

Es ist erfreulich, dass über die "üblichen" Abgeltungen hinaus weiterhin Unterstützungen für "Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV" gesprochen werden sollen. Der dafür vorgesehen – und im Vergleich zur Periode 2020-2021 konstant behaltene – Betrag von 5 Millionen ist unseres Erachtens allerdings deutlich zu tief bemessen.

Um erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen der bis anhin nicht in die Bedarfsumfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das BAV darüber hinaus von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von 1 Prozent pro Jahr aus (für den Bundesanteil). Auch diese Annahme bleibt im Vergleich zur Vorperiode unverändert. Dies ist allerdings deshalb nicht verständlich, weil man damit nicht nur "noch nicht explizit formulierten, jedoch in der Branche diskutierten Anträgen" gerecht werden will, sondern neu "im Rahmen des üblichen RPV-Bestellverfahrens" zusätzlich auch die Beschaffung von Fahrzeugen unterstützen will, die weniger oder keine fossile Treibstoffe verbrauchen. Letzteres ist ein Ziel der Energiestrategie 2050, welches mit der Annahme des Postulats 19.300 zuletzt auch vom Parlament konkretisiert wurde. Für die Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs – etwa den flächendeckenden Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse – braucht es substanzielle Mittel, welche (neben dem Ortsverkehr) auch im RPV unbedingt zur Verfügung gestellt werden müssen. Die dafür vom BAV jährliche pauschale Erhöhung der Abgeltungen um – auf dem Niveau der Vorperiode belassene – 1 Prozent ist dafür aber bei Weitem nicht ausreichend.

Mit Unverständnis mussten wir aber vor allem feststellen – das wird aus einem Vergleich der Tabellen 3 und 4 des erläuternden Berichts sofort deutlich –, dass der Bundesrat mit seinem vorläufigen Beschluss nicht einmal den vom BAV eruierte Abgeltungsbedarf anerkennt. Denn dieser läge bei gesamthaft 4462 Millionen anstelle der veranschlagten 4398 Millionen. Die Differenz ist denn auch massgeblich auf eine komplette Streichung der jährlichen Pauschalzunahme von 1 Prozent zurückzuführen, was im Vergleich zur Vorperiode ein klarer Rückschritt ist. Der SEV fordert daher, dass entsprechende dem vom BAV berechneten Abgeltungsbedarf die jährliche Pauschalzunahme wieder aufgenommen und – um die oben erwähnten, ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs zu erreichen – von 1 Prozent auf mindestens 2 Prozent aufgestockt wird.

Beurteilung Abgeltungsbereiche und Tarife

Es ist zu begrüssen, dass der Verpflichtungskredit unter der Annahme berechnet wurde, dass die Transportbranche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. Eine Erhöhung der Fahrpreise gilt es unbedingt zu vermeiden, denn sie würde bei den bereits jetzt sehr hohen Preisen das Mobilitätsverhalten der öV-NutzerInnen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den Individualverkehr führen. Wie etwa die erwähnten jährlich steigenden Staukosten zeigen, muss der öV für die NutzerInnen im Gegenteil günstiger werden. Dies gilt übrigens auch im Hinblick auf die erwartete Inkraftsetzung der Revision des CO2-Gesetzes, welche zwar sehr begrenzte, in Einzelfällen jedoch spürbare soziale Auswirkungen haben kann (etwa durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags). Diesen kann im Verkehrsbereich mit einem weiter ausgebauten und günstiger nutzbaren öffentlichen Verkehr mit Abstand am effektivsten entgegengewirkt werden.

Um den öV-Anteil am Gesamtverkehr grundsätzlich zu erhöhen, ist es zudem notwendig, die Abgeltungsberechtigung im Rahmen des RPV auf weitere Bereiche wie den Nacht- oder Frei-

zeitverkehr (RPV ohne Erschliessungsfunktion) auszudehnen. Wir begrüssen es daher einerseits, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält, fordern allerdings, dass er diesem Bekenntnis auch eine – im jetzigen Vorentwurf explizit ausgeschlossene – Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

Auswirkungen Coronapandemie

Im Gegensatz zum Fernverkehr wird der Regionale Personenverkehr im Rahmen des "dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise" finanziell substanziell unterstützt. Mit Blick auf den abermalig starken Rückgangs des Passagieraufkommens im Zuge des Wiederanstiegs der Neuinfektionen bzw. der dringlichen Empfehlung für Heimarbeit, müssen allerdings grosse Fragezeichen gesetzt werden, ob diese Unterstützung ausreichen wird. Im Rahmen des vorliegenden RPV-Verpflichtungskredits bestehen zudem grosse Unsicherheiten bezüglich der Höhe des zu berücksichtigenden Niveaueffekts, welcher sich aus der Coronakrise mittelfristig ergibt. Denn klar ist, dass die öV-Nachfrage noch längere Zeit nicht das Vorkrisenniveau, geschweige denn das dieser Vorlage zugrunde liegende prognostizierte künftige Nachfrageniveau erreichen wird. Deshalb unterstützen wir die Forderung des VöV, dass in einem separaten Artikel des Bundesbeschlusses die spätere Finanzierung des Niveaueffekts in den Jahren 2022-2025 verbindlich in Aussicht gestellt wird.

Abschliessend sei Folgendes bemerkt: Die Coronakrise hat mehr als deutlich gemacht, dass jenseits von Infrastruktur und Rollmaterial das Personal der entscheidende Faktor für einen reibungslos funktionierenden öffentlichen Verkehr ist. Während des Notstands waren die MitarbeiterInnen im öffentlichen Verkehr rund um die Uhr im Einsatz und hielten den in einer gesundheitlichen Krise unabdingbaren öffentlichen Verkehr pausenlos am Laufen. Es wäre nicht nur ungerecht und ein völlig falsches Signal, sondern auch der Effizienz und Qualität des öV-Angebots stark abträglich, wenn nun das Personal die finanziellen Folgen der Pandemie ausbaden müsste (wozu es bereits in einigen Transportunternehmen Anzeichen bzw. Bestrebungen gab). Vielmehr muss im Zuge der Pandemie – aber auch vor dem Hintergrund des akuten Personalmangels insbesondere in Bereichen des Schienenverkehrs – dafür gesorgt werden, dass sowohl die Arbeitsbedingungen verbessert als auch die Löhne entsprechend erhöht werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals

Giorgio Tuti
Präsident SEV

Daniela Lehmann
Koordinatorin Verkehrspolitik

SSR CSA Schweizerischer Seniorenrat Conseil suisse des aînés Consiglio svizzero degli anziani 2001 2021

GROUPE DE TRAVAIL HABITAT & MOBILITE

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Délai: 22 janvier 2021

RAPPORT DE CONSULTATION

1. Le train plus cher que la voiture !

- De l'avis général, le prix d'un titre de transport en Suisse est trop élevé. Les augmentations régulières des billets et abonnements des 2 dernières décennies ainsi que diverses incohérences de tarification ont créé des conditions de rigueur pour une large fraction de la population.
- Quand le train revient plus cher que la voiture, cela crée un contexte de vie et des conditions inacceptables pour le quotidien des classes moyennes et faibles.
- Cette conjoncture interpelle et irrite tous ceux qui veulent promouvoir une mobilité propre accessible au plus grand nombre et favorable au maintien d'une bonne qualité de vie.
- La part des transports publics dans le volume de transport total doit être augmentée; dans ce but les transports publics doivent se faire plus attractifs et plus compétitifs.
- Les suppléments de nuit, sans aménagements spécifiques et services supplémentaires, doivent être supprimés. Ils sont un corps étranger dans le système tarifaire.

2. Un système tarifaire inadapté.

La tarification des transports publics au cours de ces dernières décennies, ne s'est pas suffisamment adaptée aux besoins des utilisateurs.

- Les réservations de billets dégriffés ne doivent pas se présenter seulement sous la forme de «course des premiers servis»; ces offres doivent aussi être disponibles en gare et aux automates à billets.
- Les billets dégriffés et les abonnements doivent englober les communautés tarifaires régionales. SwissPass, conformément au projet initial, doit couvrir toutes les régions du pays.

- Pour atténuer les flux, il faut développer davantage les offres « best Price » ou similaires; cette disposition est souvent appliquée avec succès dans les pays qui nous entourent…
- Des mesures indispensables doivent être prises pour fidéliser les jeunes et les personnes âgées par des offres variées d'abonnements spéciaux et de billets dégriffés.

3. Les transports publics doivent refléter nos valeurs égalitaires.

Servir tout le monde est un objectif difficile à réaliser, mais dans un pays riche et démocratique, une bonne solidarité entre les générations, comme entre les diverses régions, peut garantir le développement d'une économie forte et le maintien d'une bonne qualité de vie.
Des transports publics sûrs et de qualité contribuent à une bonne protection de l'environnement et favorisent le cohésion sociale.

4. Il est urgent d'agir !

- Ces réformes, évidemment, sont urgentes!
- La crise sanitaire incite à procéder à des changements de mode de vie. Les besoins de mobilité de la population doivent être mieux satisfaits. Il est donc opportun d'agir maintenant avec plus de vigueur.
- Les collectivités publiques (mais surtout la Confédération) doivent tout entreprendre pour promouvoir les transports publics et développer une mobilité propre et sûre.

GTr HABITAT & MOBILITE
j-m. fournier

Conseil Suisse des Aînés (CSA)

Berne/Liebefeld, 30.12.2020

La Co-présidence:

Bea Heim

Roland Grunder

Beatrice Heim

transfair
indépendant. courageux. fiable.

Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Par mail à : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 15 janvier 2021

Consultation sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

En tant que partenaire social des entreprises de transports publics, nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le projet mentionné ci-dessus et vous faisons volontiers parvenir nos commentaires.

Tout d'abord, nous saluons le fait que ce crédit d'engagement soit basé sur des pronostics positifs concernant la demande de trafic régional de voyageurs. Nous soutenons ce crédit d'engagement de 4398 millions de francs pour les années 2022 à 2025 qui devrait permettre de financer en particulier les accroissements de prestations de transports planifiées et les coûts afférents. Ce crédit d'engagement de 4 ans offre aux différentes entreprises du transport régional de voyageurs une sécurité de planification en ce qui concerne leurs besoins de financement et définit les conditions cadres relatives à l'évolution attendue des indemnités fédérales. Cette sécurité de planification bénéficie également à la Confédération et aux cantons. L'augmentation du crédit par rapport à la période d'engagement 2018-2021, où le Parlement avait alloué 4104 millions, est justifiée par la nécessité de prendre en considération la croissance de l'offre, par exemple les RER dans plusieurs régions, le développement des cadences et le renouvellement du matériel, en particulier les bus qui, à l'avenir, devraient devenir toujours plus écologiques. Nous soutenons l'encouragement des transports favorables à l'environnement.

Un effort tout particulier devra être également être fourni pour la promotion des métiers liés aux transports publics/régionaux (mécanicien-ne-s de locomotives, agent-e-s de train, technicien-ne-s des ateliers de réparation, etc.) et la formation afin que, dans un contexte

transfair Zentrale
Hopfenweg 21, Postfach, 3000 Bern 14
T 031 370 21 21, info@transfair.ch, www.transfair.ch

de pénurie de personnel qualifié, ce ne soit pas le manque de personnel qui soit un facteur limitatif du maintien de l'offre de transport régional.

Le transport régional est une prestation de service public très importante et fait fonction de colonne vertébrale de la mobilité nécessaire à l'accomplissement des tâches professionnelles et aussi pour les déplacements de loisirs. Dans la perspective d'une mobilité plus durable, il est indispensable de bien doter financièrement ce secteur pour maintenir son attractivité et ses fonctions de base de service public. On peut formuler l'hypothèse que, dans la foulée de la pandémie de COVID-19, il y ait une modification structurelle de la demande. Cela pourrait entraîner un plus faible développement de l'augmentation de la demande. Il serait dès lors utile d'établir de nouvelles projections sur le développement de l'offre à moyen terme et, si nécessaire, d'augmenter le financement du transport régional en cas de baisses de recettes du côté des passagers. Il ne faudrait pas alors augmenter les tarifs selon nous pour éviter un report des flux de mobilité sur la route, ce qui irait à l'encontre d'une mobilité plus durable, mais plutôt accroître si nécessaire les subventions des pouvoirs publics.

Nous prenons acte que les conséquences financières de la pandémie de coronavirus pour le transport régional sont traitées séparément dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Nous considérons cette loi urgente comme essentielle pour apporter le soutien nécessaire temporaire aux transports publics. Nous nous permettons de rappeler ici, sous forme de bref résumé, quels ont été les éléments-clé de la prise de position de notre organisation faîtière, Travail.Suisse, que nous soutenons :

Travail.Suisse, l'organisation faîtière des travailleurs et travailleuses, soutient pour l'essentiel le projet de message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics, en particulier les mesures temporaires pour le transport régional de voyageurs, le trafic local, le fret ferroviaire et le financement de l'infrastructure ferroviaire. Les exigences de service public doivent être pleinement respectées. Ainsi nous proposons que le projet soit complété pour garantir que :

- *Les entreprises de transports publics renoncent à faire des économies pour équilibrer leur budget car on ne peut pas recevoir un soutien financier extraordinaire supplémentaire des pouvoirs publics d'un côté et, de l'autre, réduire les dépenses et les investissements.*
- *Les conditions de travail et de rémunération du personnel des transports publics soient préservées et garanties.*

transfair
indépendant. courageux. fiable.

Nous saluons le fait que le Conseil fédéral envisage de reconnaître certaines offres aujourd'hui exclues du trafic régional de voyageurs, comme le trafic de loisirs et le trafic nocturne.

Pour finir, nous aimerions faire une remarque générale. La qualité du transport régional de voyageurs est bonne, voire très bonne. Pour assurer cette qualité, les entreprises de transport régional de voyageurs ont besoin de ressources matérielles et humaines. Des bonnes conditions de travail et le développement et l'amélioration continus de celles-ci sont uniquement possible si des fonds publics suffisants sont disponibles. Il est donc primordial que des moyens financiers continuent à être mis à disposition de ces entreprises en suffisance pour assurer la qualité et la sécurité de l'exploitation ainsi que le développement des activités des entreprises et la qualification de leur personnel.

En vous remerciant par avance pour la prise en compte de nos revendications, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

transfair – Le syndicat

Greta Gysin
Co-présidente et conseillère nationale

Bruno Zeller
Responsable de branche Transports publics

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
ATE Association transports et environnement
ATA Associazione traffico e ambiente

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. Januar 2021

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung zu nehmen. Nachdem wir uns bereits im Mai dieses Jahres in der Anhörung geäussert haben, nehmen wir diese Gelegenheit gerne auch im Rahmen der Vernehmlassung wahr.

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar.
Deshalb begrüsst der VCS Verkehrs-Club der Schweiz einen erneuten vierjährigen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025. Ebenfalls anerkennen wir dessen Erhöhung um rund 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode. Nebst der grundsätzlichen Zustimmung zum vorgeschlagenen Kredit hebt der VCS folgende Punkte hervor:

Coronavirus: Im Herbst hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Der VCS begrüsst diesen Parlamentsentscheid zur Unterstützung des öV. Die Zahlen zu den Auslastungen in dem von der Coronakrise weniger stark betroffenen dritten Quartal 2020 geben jedoch Grund zur Annahme, dass die Covid-Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung hat. Deshalb spricht sich der VCS dafür aus, dass der Bundesrat beauftragt wird, im nächsten Jahr eine Analyse der Niveaueffekte der Coronakrise vorzunehmen und eine Neubeurteilung und allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits verbindlich in Aussicht zu stellen.

Tarifmassnahmen: Der Verpflichtungskredit wurde auf der Annahme berechnet, dass die Branche keine Tariferhöhungen in Betracht zieht. Der VCS begrüsst, dass mit der Botschaft seitens des Bundes nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird und dass der Kredit, ungeachtet der wie auch immer gestalteten Tarifsituation in der Zukunft, wegen Tarifmassnahmen nicht angepasst wird. Eine Erhöhung der Fahrpreise gilt es zu vermeiden, denn sie würde bei den bereits jetzt sehr hohen Preisen das Mobilitätsverhalten der öV-NutzerInnen unmittelbar beeinflussen und zu einem Umstieg auf den

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarbergergasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

motorisierten Individualverkehr (MIV) führen. In den vergangenen Jahrzehnten ist der öV stetig teurer geworden, während der Strassenverkehr de facto günstiger wurde. Diese Preisschere muss geschlossen werden. Nur so ist eine grössere Verlagerung des MIV auf den öV möglich.

Innovationsfinanzierung: Es ist erfreulich, dass über die "üblichen" Abgeltungen hinaus weiterhin Unterstützungen für "Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV" gesprochen werden sollen. Um den öV im Vergleich zum MIV wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit zu steigern, müssen die administrativen Hürden abgebaut werden sowie genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Der dafür vorgesehene – und im Vergleich zur Periode 2020-2021 konstant behaltene – Betrag von 5 Millionen ist unseres Erachtens allerdings deutlich zu tief bemessen.

Umsetzung Energiestrategie: Der VCS nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist zwingend, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Millionen Franken für Innovations- und Forschungsprojekte noch weitere Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. In diesem Jahr wurde im Parlament die Totalrevision des CO_2-Gesetzes verabschiedet. Mit diesem Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen. Ausserdem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. Da jedoch zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar ist, wann das neue CO_2-Gesetz in Kraft tritt, spricht sich der VCS dafür aus, dass im Verpflichtungskredit 2022-2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sein müssen.

Erweiterung Geltungsbereich RPV: Der VCS begrüsst, dass der Bund nebst dem RPV auch den Freizeitverkehr und Nachtfahrangebote mitfinanzieren will. Im Hinblick auf eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV wäre eine Erweiterung des Geltungsbereiches RPV in diesen Bereichen sinnvoll. Wir begrüssen es daher einerseits, dass der Bundesrat eine solche Ausweitung auch im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften für möglich hält, fordern allerdings, dass er diesem Bekenntnis auch eine – im jetzigen Vorentwurf explizit ausgeschlossene – Aufstockung des Gesamtkredits folgen lässt. Ansonsten fände eine allfällige Finanzierung von Angeboten in diesen Bereichen gezwungenermassen auf Kosten des RPV mit Erschliessungsfunktion statt.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Anders Gautschi
Geschäftsführer

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch
Bern, 10. Dezember 2020
Tel. +41 31 359 23 50, daniela.walker@voev.ch

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler / liebe Peter
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 7. Oktober 2020 haben Sie uns die Möglichkeit gegeben, zum vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022-2025 Stellung zu nehmen. Nachdem wir bereits im Mai dieses Jahres zur Vorlage angehört wurden, nehmen wir gerne auch die Gelegenheit wahr, uns im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit zu äussern und bedanken uns dafür

Der für die Jahre 2018-2021 zum ersten Mal eingeführte Verpflichtungskredit hat sich bewährt und stellt heute ein wichtiges Instrument für die langfristige Planung des RPV dar.
Deshalb begrüsst der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) einen erneuten vierjährigen Verpflichtungskredit für die Jahre 2022-2025. Ebenfalls anerkennen wir dessen Erhöhung um rund 300 Millionen Franken im Vergleich zur vorangegangenen Periode als nicht selbstverständlich. Nebst der Zustimmung zum vorgeschlagenen Kredit hebt der VöV folgende Punkte hervor:

Coronavirus: Im Herbst hat das Parlament dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestimmt. Der VöV begrüsst diesen Parlamentsentscheid zur Unterstützung des öV. Die Zahlen zu den Auslastungen in dem von der Coronakrise weniger stark betroffenen dritten Quartal 2020 geben jedoch Grund zur Annahme, dass die Covid-Krise längerfristige negative Konsequenzen auf die öV-Auslastung hat. Deshalb spricht sich der Verband dafür aus, dass das BAV im nächsten Jahr anhand der wirtschaftlichen Situation der Transportunternehmen eine Analyse der Niveaueffekte vornimmt und gestützt darauf eine allfällige Erhöhung des Verpflichtungskredits beantragt.

Tarifmassnahmen: Der vorliegende Verpflichtungskredit beinhaltet keine Tariferhöhungen. Der VöV begrüsst, dass mit der Botschaft seitens des Bundes nicht indirekt eine höhere Nutzerbeteiligung gefordert wird und der Kredit, ungeachtet der wie auch immer gestalteten Tarifsituation in der Zukunft, wegen Tarifmassnahmen nicht angepasst wird. Werden die Transportunternehmen aufgrund umweltpolitischer Überlegungen dazu aufgefordert, die Tarife zu senken, beispielsweise, um

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
info@voev.ch
www.voev.ch

mit finanziellen Anreizen den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern, müsste die Möglichkeit der Abgeltung der höheren Preise jedoch vorhanden sein.

Innovationsfinanzierung: Damit die Transportunternehmen Innovationen zur Effizienzverbesserung und Attraktivitätssteigerung im RPV vorantreiben können, um den öffentlichen Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu halten und den Modalsplit wieder zu steigern, müssen die administrativen Hürden abgebaut werden sowie genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Die im erläuternden Bericht vorgeschlagenen fünf Millionen Franken pro Jahr für die Innovationsfinanzierung im RPV erachten wir im Hinblick auf diese Ziele als zu knapp bemessen. Es ist wichtig, vorausschauend genügend Mittel für die zukunftsorientierte Entwicklung des RPV zu reservieren und den Kredit mit zweckgebundenen Mitteln aufzustocken.

Umsetzung Energiestrategie: Der VöV nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bund plant, auch im RPV Projekte zur Beschaffung von fossilfreien Fahrzeugen (z.B. Elektrobusse) zu unterstützen. Dabei ist zwingend, dass neben der generellen Erhöhung des Verpflichtungskredits und der darin vorgesehenen 5 Millionen Franken für Innovations- und Forschungsprojekte noch beachtliche weitere Mittel für die Umsetzung der Energiestrategie bei den Transportunternehmen zur Verfügung stehen. In diesem Jahr wurde im Parlament die Totalrevision des CO_2-Gesetzes verabschiedet. Mit diesem Gesetz soll ein Klimafonds zur Förderung von fossilfreien Antrieben entstehen. Ausserdem sollen die öV-Transportunternehmen im Ortsverkehr ab 2026 und die öV-Transportunternehmen des übrigen Verkehrs ab 2030 nicht mehr von der Mineralölsteuer befreit werden und die dadurch eingesparten Mittel zweckgebunden für die Förderung alternativer Antriebstechnologien verwendet werden. Da jedoch zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar ist, wann das neue CO_2-Gesetz in Kraft tritt, spricht sich der VöV dafür aus, dass im Verpflichtungskredit 2022-2025 genügend Mittel für das Vorantreiben und Umsetzen der Energiestrategie vorhanden sind.

Erweiterung Geltungsbereich RPV: Der VöV begrüsst, dass der Bund nebst dem RPV auch den Freizeitverkehr und Nachtfahrangebote mitfinanzieren will. Im Hinblick auf eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV wäre eine Erweiterung des Geltungsbereiches RPV in verschiedenen Bereichen sinnvoll, da dadurch rechtliche und finanzielle Stabilität geschaffen werden könnte. Entscheidend ist, dass diese Angebote nicht zu Lasten heute geplanter oder bestehender Angebote finanziert werden.

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger
Direktor VöV

Fabian Schmid
Präsident Kommission Finanzen VöV