

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail

Bundesamt für Verkehr

finanzierung@bav.admin.ch

25. September 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2026–2028 Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat stellt fest, dass sich das Instrument des RPV-Verpflichtungskredits bewährt und der Bund sich in den Jahren 2022–2025 an den Ausbauten des Regionalverkehrs bei Bahn und Bus vollumfänglich beteiligt. Das Instrument erhöhte die Verlässlichkeit und Transparenz gegenüber früheren Jahren bedeutend, was der Regierungsrat sehr schätzt. Die Planung der kantonalen finanziellen Beiträge im öffentlichen Verkehr (öV) konnte damit wesentlich verbessert werden. Auch im Kanton Aargau wurde das Angebot in den Jahren 2022–2025 punktuell nachfragegerecht ausgebaut.

Der Regierungsrat begrüsst, dass der Bund die jährlichen Beiträge an den RPV erhöhen will. In der Periode 2026–2028 stehen im Kanton Aargau einige Angebotsverbesserungen an. Mit dem durchgehenden 15-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag auf der S14 Menziken–Aarau–Schöffland und der S17 Bremgarten–Dietikon ab 2026 sowie den darauf abgestimmten Angebotsverdichtungen im Busverkehr stehen die nächsten Ausbauschritte an. Die neuen Fernverkehrshalte in Möhlin und Stein-Säckingen ab 2026 entlasten die S1 (Basel–Frick/Laufenburg), dies bedingt jedoch neue Busanbindungen auch an die Fernverkehrshalte.

Im Erläuterungsbericht zum RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028 ist die Herleitung der notwendigen Abgeltungsbeiträge des Bundes transparent dargestellt. Für den Regierungsrat ist es jedoch nicht nachvollziehbar, inwieweit alle dringend notwendigen Verbesserungen im öV mit den zur Verfügung stehenden Bundesbeiträgen umgesetzt werden können.

Hinter den jährlichen RPV-Abgeltungen von rund 1'127 Millionen Franken im Jahr 2025 stehen bei einem Kostendeckungsgrad von 50 % Vollkosten Leistungen von rund 2'250 Millionen Franken. Bei einer angenommenen Teuerung von 1 % ergeben sich Mehrkosten von rund 22,5 Millionen Franken. Dieser Betrag liegt bereits über dem jährlichen Wachstum des RPV-Finanzplans 2026–2028 von 16,3 bis 22,5 Millionen Franken und deckt somit noch keine Angebotsausbauten ab. Aus Sicht des Regierungsrats werden die Mehreinnahmen bei den Billetten und Abonnements die teuerungsbedingten Mehrkosten nur beschränkt auffangen können. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen, wurden die Ertragsprognosen bereits auf ein Maximum angehoben, so dass in den

Jahren 2026–2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden können. Im Busverkehr kommen neben der Teuerung auch Mehrkosten durch die Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben hinzu. Hohe Einmalinvestitionen in die Ladeinfrastruktur von Elektrobussen führen zu Mehrkosten für die Besteller. Dies berücksichtigt der vorliegende Verpflichtungskredit noch zu wenig. In Zeiten von Teuerung und dekarbonisierungsbedingten Mehrkosten ist der notwendige Ausbau des öV, ohne deutlich höhere Beiträge der öffentlichen Hand, nicht finanzierbar.

Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an weitere RPV-Linien gekürzt. Aus Sicht des Bundes aufgrund zu tiefer Frequenzen (sogenannte Überangebote). Die Grundsätze für diese Überangebote stammen aus dem Jahr 2008 und müssen in den kommenden Jahren an die gesteigerten verkehrlichen Bedürfnisse der Kunden angepasst werden. Seit 2024 wird der Kanton Aargau durch diese Massnahme mit jährlichen Mehrkosten von rund 2,5 Millionen Franken belastet. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund die Beurteilung der Überangebote anpasst und deshalb für die Jahre 2026–2028 die notwendigen Mittel zur Verfügung stellt.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt eine Krediterhöhung um den Betrag, der in der Summe sowohl die Teuerung wie auch die nachfragebedingten Angebotsausbauten abdeckt. Zudem sind die Kriterien für die Mitfinanzierung des Angebots den heutigen Erwartungen der Fahrgäste anzupassen (Überangebot). Die damit verbundenen Mehrkosten sind im Kredit zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dr. Markus Dieth
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin



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, 3. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Der Kanton Appenzell I.Rh. nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat gewillt ist, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026-2028 zu erhöhen. Aus unserer Sicht ist der vorgesehene Kreditumfang in Höhe von Fr. 3'496 Mio. allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit muss deshalb moderat erhöht und an die Teuerung angepasst werden. Nur so können die Klimaziele des Bundes erreicht werden. Die Schweiz hat sich im Pariser Klimaabkommen verpflichtet, bis 2030 ihren Treibhausausstoss zu halbieren. Dies bedingt auch eine markante Zunahme des Modalsplittanteils des öffentlichen Verkehrs.

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt Fr. 345 Mio. Franken unter der Bedarfserhebung, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei den Transportunternehmen durchgeführt hat. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits in der Vergangenheit auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026-2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann. Weiter wird allein die vom BAV prognostizierte Teuerung in Höhe von jährlich 1% einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen als aktuell im Verpflichtungskredit berücksichtigt. Ebenfalls werden die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr (2023-2034 kumulierte Mehrkosten bis zu Fr. 1.6 Mia. gemäss Bericht des Bundesrats zu Postulat 19.300 KVF-NR) wie auch der Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer (Fr. 70 Mio. pro Jahr) unserer Ansicht nach im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an Linien mit - aus Sicht des BAV - zu tiefen Frequenzen (sog. Überangebote) gekürzt, was zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen geführt hat. Aus Sicht des Kantons Appenzell I.Rh. ist dieses Vorgehen problematisch. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen

und Kundenbedürfnissen. Wir erwarten deshalb, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der Kantone schnellstmöglich angepasst und eine Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird. Dies ist im Verpflichtungskredit 2026-2028 entsprechend zu berücksichtigen.

Wir erwarten deshalb, dass der Verpflichtungskredit zusätzlich erhöht wird, damit der gesetzlich vorgegebene RPV-Bundesanteil von 50% eingehalten werden kann.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Roman Döbler

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)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

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

Herisau, 26. September 2024

Eidg. Vernehmlassung; Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die eingangs erwähnte Vorlage bis zum 18. Oktober 2024 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er stellt fest, dass es von Seiten Bund, Transportunternehmen und KöV unterschiedliche Haltungen zum Verpflichtungskredit 2026–2028 gibt. Während der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 3'496 Millionen Franken vorsieht, schätzten die Transportunternehmen den Mittelbedarf um rund 350 Millionen Franken höher ein.

Der Regierungsrat teilt die Haltung des Bundes, dass die Eingaben der Transportunternehmen im Jahr 2023 zu hoch ausgefallen sind. Auf der anderen Seite ist er, wie die KöV, klar der Meinung, dass die Teuerung vollumfänglich auszugleichen und der Verpflichtungskredit um 190 Millionen Franken zu erhöhen ist.

Ebenfalls lehnt der Regierungsrat eine Kostenverschiebung vom Bund auf die Kantone aufgrund der Berechnung der Überangebote ab. Diese nicht mehr aktuelle Berechnungsmethodik ist zu überarbeiten oder ganz fallenzulassen, denn der administrative Aufwand für Bund und Kantone ist sehr gross. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Bundesmittel alleine über die Kantonsquote zu steuern sind.

Der Regierungsrat unterstützt deshalb die Stellungnahme der KöV vom 24. September 2024 vollumfänglich.



Appenzell Ausserrhoden

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

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

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

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

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

RRB Nr.: 989/2024
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

16. Oktober 2024

Vernehmlassung des Bundes: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Frau Direktorin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum im Betreff genannten Geschäft.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat des Kantons Bern hält einleitend fest, dass sich das Instrument des Verpflichtungskredits für die Abgeltungen von Leistungen des regionalisierten Personenverkehrs (RPV) bewährt und der Bund sich in den vergangenen Jahren an den Ausbauten des Regionalverkehrs bei Bahn und Bus ohne Beitragskürzungen beteiligt hat. Das Instrument hat die Verlässlichkeit und Transparenz gegenüber früheren Jahren deutlich erhöht, was wir sehr schätzen.

Der Kanton Bern nimmt sodann zur Kenntnis, dass die finanzielle Steuerung des Bereichs im Rahmen des Projekts «Entflechtung 27 – Aufgabenteilung Bund-Kantone» in grundsätzlicher Hinsicht überprüft werden soll.

Der Regierungsrat würdigt die Absicht des Bundes, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026–2028 zu erhöhen. Im Erläuterungsbericht wird die mögliche Entwicklung des Abgeltungsbedarfs ausgehend von den Erhebungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) detailliert erläutert. Der daraus resultierende Abgeltungsbedarf für die Jahre 2026 bis 2028 ist mit CHF 3 850 Millionen jedoch deutlich höher als der nun vorgesehene Verpflichtungskredit von CHF 3 496 Millionen, der u.a. hohe Effizienzsteigerungen antizipiert.

Damit die Klimaziele im Verkehr erreicht werden können, ist eine Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr unumgänglich und ein gezielter Ausbau des ÖV in den kommenden

Jahren somit unumgänglich. Zudem sollen neue Infrastrukturen der Bahn so rasch als möglich auch genutzt werden. Dies bedingt zusätzliche Abgeltungen seitens des Bundes und der Kantone. Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit 2026-2028 kann aus Sicht des Regierungsrates die Mitfinanzierung des Bundes im Regionalen Personenverkehr (RPV) nicht vollumfänglich sichergestellt werden, was zu einer Kostenverlagerung zu den Kantonen führen wird.

Die Kantone sind darauf angewiesen, dass der Bund wie in den vergangenen Jahren ein verlässlicher Mitbesteller und Partner bleibt. Der Verpflichtungskredit ist daher zu erhöhen.

2. Anträge

Antrag 1

Die Teuerung ist unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostendeckung vollumfänglich einzurechnen.

Artikel 2 ist entsprechend zu ergänzen. Die Teuerungsanpassung des Verpflichtungskredits muss mit dem Faktor «Teuerung / durchschnittlicher Kostendeckungsgrad» erfolgen.

Begründung

Eine Teuerung von 1 Prozent führt bei einer durchschnittlichen Kostendeckung von 50% zwangsläufig zu einem Mehrbedarf. Wird dieser vollumfänglich durch Abgeltungen ausgeglichen (also nicht durch einen höheren Erlös (teurere Ticketpreise), so steigen die Abgeltungen um 2 Prozent. Der resultierende Abgeltungsbedarf der Berechnung des BAV inklusive Teuerung wäre somit CHF 3 889 Millionen und damit CHF 393 Millionen höher als mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit 2026-2028 vorgesehen. Die prognostizierte Teuerung und daraus resultierende Erhöhung des Kredits um CHF 61 Millionen reichen folglich nicht aus, um unter genannter Annahme eine effektive einprozentige Teuerung (CHF 76 Mio.) für die Jahre 2026 bis 2028 auszugleichen.

Antrag 2

Die Definition von Überangeboten (aus Sicht Bund zu tiefe Nachfrage im Verhältnis zum Angebot) ist zu überprüfen.

Begründung

Der Regierungsrat stellt immer wieder fest, dass die schematischen Überangebotsberechnungen die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse nicht adäquat berücksichtigen. Zudem hat das BAV im Bestellprozess 2024 die Überangebotsberechnungen deutlich strikter umgesetzt als in früheren Jahren. Dies führte zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen. Die heutige Berechnungsmethodik führt insbesondere auf Buslinien mit einem potenzialgerecht dichten Takt zu einem Überangebot. Das entspricht nicht den Anforderungen an ein kundenfreundliches ÖV-Angebot, welches gerade in dicht besiedelten Räumen auch tagsüber eine genügende Taktdichte aufweisen muss. Der Kanton Bern wie auch andere Kantone erwarten deshalb, dass der Bund die Berechnungsmethodik überarbeitet. Die Reduktion der heutigen Überangebote bei stärkeren Linien würde zu einer nur leicht höheren Mitfinanzierung des Bundes führen. Im Verpflichtungskredit 2026-2028 ist dies zu berücksichtigen.

Antrag 3

Der Verpflichtungskredit RPV des Bundes 2026-2028 ist insgesamt um rund CHF 190 Millionen zu erhöhen. Mit einem Verpflichtungskredit RPV 2026-2028 in der Grössenordnung von CHF 3 700 Millionen sollte die Finanzierung des gesetzlich vorgegebenen Bundesanteil am Regionalverkehr von schweizweit 50% sichergestellt werden können.

Begründung

Die prognostizierte Teuerung löst bereits einen höheren Abgeltungsbedarf aus, als aktuell im Verpflichtungskredit an Mehrmitteln eingestellt ist (vgl. vorgängige Erläuterungen).

Für die im erläuternden Bericht erwähnten Investitionsfolgekosten, die Dekarbonisierung und Angebotsausbauten stehen bei einem Verpflichtungskredit von CHF 3 496 Millionen somit keine Mittel mehr zur Verfügung.

Die im Erläuterungsbericht erwähnten Annahmen, wie sich die Differenz von CHF 354 Millionen zwischen dem geschätzten Abgeltungsbedarf und dem deutlich tieferen Verpflichtungskredit auflösen sollen, kann der Regierungsrat des Kantons Bern nur beschränkt nachvollziehen. Der Regierungsrat teilt zwar die Einschätzung, dass die vom BAV bei den Transportunternehmen durchgeführte Erhebung zu einem tendenziell überhöhten Bedarf geführt hat. Eine Reduktion dieser Mehrkosten dürfte von den Transportunternehmen über Effizienzsteigerungen erreichbar sein. Die im Entwurf des Verpflichtungskredits vorgesehene Reduktion im Umfang von rund 350 Mio. erachtet der Regierungsrat jedoch als zu hoch und unrealistisch.

Die den Kanton Bern betreffenden Projekte sind bereits im Bau oder weit fortgeschritten. Entsprechend gehen wir davon aus, dass diese Folgekosten sich in den Offerten niederschlagen werden und weder später anfallen noch von den Transportunternehmen kompensiert werden können.

Angebotsseitig wird der Grosse Rat des Kantons Bern im Frühjahr 2026 mit dem Angebotsbeschluss 2027-2030 die Stossrichtung für weitere Angebotsausbauten festlegen. Es ist davon auszugehen, dass das ÖV-Angebot bei ausgewiesener Nachfrage und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit wie in den vergangenen Jahren nachfrageorientiert punktuell optimiert und insgesamt verbessert wird.

Der Regierungsrat stellt grundsätzlich fest, dass die Bestrebungen der Transportunternehmen zu Kostenoptimierungen an Grenzen stossen. Insbesondere regulatorische Vorgaben des Bundes sind ein stetiger Kostentreiber. Auf der Einnahmenseite sehen wir nur begrenzt Handlungsmöglichkeiten. Im Konkurrenzkampf mit dem motorisierten Individualverkehr und unter Berücksichtigung der Klimathematik sind regelmässige Preiserhöhungen im ÖV nicht zielführend. Dank dem Nachfragewachstum und damit einer Erhöhung der Erlöse können Kostensteigerungen nur in beschränktem Ausmass aufgefangen werden, was in die Überlegungen des Regierungsrats eingeflossen ist.

Mit einer Kredithöhe von knapp CHF 3 700 Millionen sollten die angestrebten Ziele bezüglich Angebots- und Qualitätsverbesserungen zur ÖV-Attraktivierung, der Dekarbonisierung und die Effizienzziele der Energiestrategie 2050 des Bundes erreicht werden können.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Evi Allemann
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

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

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

Liestal, 15. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 – Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028 zugestellt. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns dazu gerne wie folgt:

Der Regierungsrat schliesst sich der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) und den darin formulierten Anträgen vollumfänglich an. Nachfolgend sind diese kurz zusammengefasst und aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft ergänzt.

1. Der Verpflichtungskredit soll um 190 Millionen Franken erhöht werden. Dies ist dringend notwendig. So wird bereits die prognostizierte Teuerung von jährlich 1 % einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen, als im Verpflichtungskredit an Mitteln eingestellt sind. Weiter ist mit erheblichen Mehrkosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr zu rechnen. Dieser Sachverhalt ist im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.
Substantielle Ertragssteigerungen, die über die von den Transportunternehmen berücksichtigten Werte hinausgehen, sind nicht zu erwarten. Die Ertragsschätzungen der Transportunternehmen sind bereits heute hoch angesetzt. Im Umfeld von Diskussionen, dass die Tarife im öffentlichen Verkehr viel stärker gestiegen sind als beim motorisierten Individualverkehr und der Ankündigung des Preisüberwachers, dass er bei weiteren Erhöhungen von seinem Recht Gebrauch machen könnte, einen Preis festzulegen, werden zusätzliche Tariferhöhungen einen schweren Stand haben.
2. Die Berechnungsmethodik der Überangebote soll geprüft und angepasst werden um eine Verschiebung der Kosten auf die Kantone zu verhindern.

Ohne die Erhöhung des Verpflichtungskredits ist damit zu rechnen, dass der Bund seinen Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Es drohen Quotenüberschreitungen, wie dies in den vergangenen Jahren schon mehrfach vorgekommen ist. Angesichts der angespannten Finanzlage kann der Kanton Basel-Landschaft eine allfällige Quotenüberschreitung nicht ausgleichen. Ohne den

vollen Beitrag des Bundes müsste das vom Landrat beschlossene ÖV-Angebot substantiell und relativ kurzfristig abgebaut werden. Angesichts der grossen Investitionen in die Infrastruktur der SBB auf der Strecke Basel – Olten und den damit geplanten Angebotsverbesserungen steht dies aktuell nicht zur Diskussion. Der Regierungsrat erwartet daher vom Bund, dass er seinen Verpflichtungen vollumfänglich nachkommt und seinen Anteil von 50 % an den gesamten Abgeltungen der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr leistet. Dazu ist eine moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits unumgänglich.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung der Anträge.

Hochachtungsvoll



Isaac Reber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage

– Stellungnahme KÖV



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

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

Bundesamt für Verkehr

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 24. September 2024

Präsidialnummer: P241010

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat begrüsst den Verpflichtungskredit für die Abgeltungen von Leistungen des regionalen Personenverkehrs, erachtet den vorgeschlagenen Kreditrahmen 2026-2028 jedoch als ungenügend.

Parallel zum Verpflichtungskredit des Bundes hat der Kanton Basel-Stadt sein ÖV-Programm 2026-2028 erarbeitet, welches sich derzeit ebenfalls in der Vernehmlassung befindet. Auch für das baselstädtische ÖV-Programm wurde analog zum Verpflichtungskredit des Bundes der Abgeltungsbedarf zunächst mit einem Bottom-up-Ansatz inklusive einer Umfrage bei den Transportunternehmen erhoben. Die konservativen Schätzungen der Unternehmen führten zu hohen Kosten, die auch im ÖV-Programm Basel-Stadt gekürzt und nicht vollständig berücksichtigt wurden. Der Regierungsrat kann deshalb sehr gut nachvollziehen, dass der Bundesrat den Verpflichtungskredit tiefer als aus dieser Umfrage hergeleitet vorschlägt. Das vom Bundesrat vorgeschlagene Wachstum von jährlich weniger als 2% scheint jedoch derart tief angesetzt, dass von langer Hand geplante Angebotsausbauten und die Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gefährdet werden.

Dank der Bundesbeschlüsse zum Ausbau der Bahninfrastruktur können in der Region Basel im Zeitraum von 2026 bis 2028 mehrere Infrastrukturen in Betrieb genommen werden, die den lang ersehnten Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel ermöglichen. Auf den von Basel-Stadt mitbestellten S-Bahnlinien der SBB führen diese Ausbauten ab 2026 zu Mehrabgeltungen in der Höhe

von insgesamt rund 6 Mio. Franken. Durch die Inbetriebnahme der elektrifizierten Hochrhein-
strecke und die Einführung des Hochrhein-Bodensee-Express steigt der Abgeltungsbedarf auch 2028
insbesondere für den Bund noch einmal deutlich an. Gleichzeitig schreitet die Elektrifizierung der
Busflotten voran, was ebenfalls zu höheren Kosten führt.

2. Anträge

Der Ausbau des Bahnangebots und die Bus-Elektrifizierung sind unabdingbare Schritte hin zu ei-
ner klimagerechten Mobilität. Die entsprechenden Massnahmen in der Region Basel wurden mit
dem Bund gemeinsam geplant und die Übernahme der entsprechenden Folgekosten auch vom
Bund zugesichert. Mit dem Verpflichtungskredit hat der Bund deshalb sicher zu stellen, dass er
sich anteilig an diesen Mehrkosten beteiligen kann und diese gerade für die Region Basel zentra-
len Massnahmen nicht verzögert werden.

Mit der Entwicklung des Verpflichtungskredits gegenüber dem Vorjahr von 1.4% (2026) und je-
weils 1.9% (2027 und 2028) ist es aus unserer Sicht nicht möglich, sowohl die geplanten Mass-
nahmen zu finanzieren, als auch die prognostizierte Teuerung zu decken. Wir beantragen des-
halb eine massvolle Erhöhung des vorgeschlagenen Verpflichtungskredits um die aktuelle
Teuerungsprognose von jeweils einem Prozent. Dadurch erhöht sich der Verpflichtungskredit von
3496 Mio. Franken um 1% auf 3531 Mio. Franken, liegt aber noch immer deutlich unter der Be-
dürfnisabschätzung der Unternehmen. Die moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits trägt
der finanziellen Situation des Bundes Rechnung. Es werden weiterhin grosse Anstrengungen bei
den Unternehmen und ein Fokus auf wichtige Projekte notwendig bleiben, ohne dass jedoch ein
Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs droht.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne
das Amt für Mobilität, Herr Oliver Biedert, oliver.biedert@bs.ch, Tel. 061 267 78 89, zur Verfü-
gung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

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

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 7 octobre 2024

2024-933

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028 – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 26 juin 2024, vous nous avez soumis pour consultation l'Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement de 3496 millions de francs destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028 accompagné d'un rapport explicatif et nous vous en remercions.

Ce crédit d'engagement est destiné à indemniser les prestations du TRV non couverts par la vente de titres de transport et doit permettre de financer des accroissements d'offre, de soutenir la transition vers des véhicules électriques et des projets d'innovation en faveur des transports publics. Le montant prévu est toutefois inférieur de 345 millions de francs à l'estimation de l'Office fédéral des transports OFT (3841 millions de francs).

Le Conseil d'Etat de Fribourg estime, tout comme la Conférence des directeurs des transports de suisse occidentale (CTSO) et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), que le montant du crédit d'engagement mis en consultation est insuffisant. En effet, la différence entre ce montant et les estimations de l'OFT est importante et risque d'entraîner une réduction de l'offre préjudiciable au report modal vers les transports publics. Les entreprises de transport doivent notamment moderniser, renouveler et augmenter leur flotte de véhicules ferroviaires et routiers et les décarboner. Cette décarbonation, dont les coûts sont déjà sous-estimés dans les calculs de l'OFT, est nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques de diminutions des émissions de gaz à effet de serre contenus dans la loi fédérale sur le climat et l'innovation acceptée en votation populaire en juin 2023.

Ces investissements indispensables se répercutent sur les indemnités des pouvoirs publics via les charges d'amortissements et les intérêts. Il en va de même pour le renchérissement et l'augmentation du prix du sillon. Le montant du crédit doit tenir compte de cela et des développements de l'offre déjà planifiés. Par ailleurs, le rallongement des temps de parcours des trains du trafic grandes lignes, imposé par les CFF, dès le changement d'horaire 2025, a un impact important sur le trafic régional de voyageurs ; des adaptations de l'offre, y compris de nouvelles liaisons, doivent être introduites afin de maintenir les correspondances qui ne seront plus assurées.

Le Conseil d'Etat de Fribourg demande donc que le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du TRV 2026-2028 soit augmenté de 190 millions de francs. Le renchérissement est également à prendre en compte intégralement, compte tenu de la couverture moyenne des coûts.

Le Conseil d'Etat, comme la CTP, relève également la problématique des suroffres. En 2024, la Confédération a réduit ses contributions aux lignes dont la fréquentation est, du point de vue de l'OFT, trop basse. Ceci entraîne un transfert sensible des coûts de la Confédération vers les cantons. La méthode de calcul des suroffres (contribution aux lignes dont la fréquentation est trop basse) date de 2008 et ne correspond plus aux exigences actuelles en matière de transport, ni aux besoins de la clientèle. Elle doit donc être adaptée rapidement afin d'éviter le report des coûts sur les cantons. Cela doit être pris en considération dans le crédit d'engagement 2026-2028 qui doit être augmenté comme demandé dans le 1^{er} encadré.

Le Conseil d'Etat de Fribourg demande que la méthode de calcul en cas de suroffres soit adaptée aux exigences actuelles en matière de transport et aux besoins de la clientèle, en collaboration avec la Conférence des délégués cantonaux des transports publics (CDCTP) et avec la participation des cantons.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Direction des finances ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 16 octobre 2024

Le Conseil d'Etat

4170-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026-2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à votre courrier du 26 juin 2024 concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance de cet arrêté fédéral qui propose un crédit d'engagement de 3 496 millions de francs pour l'indemnisation du transport régional de voyageurs (TRV) portant sur les années 2026 à 2028.

Bien que ce montant représente une hausse moyenne de 1,7% par an par rapport aux évolutions des années précédentes, le canton de Genève redoute qu'il soit insuffisant pour déployer l'ensemble des projets de développement de l'offre permettant de répondre aux besoins croissants de la population en transports collectifs. En effet, dans le cas de notre canton, ces derniers ont vu leur fréquentation revenir à leur niveau précédant la crise sanitaire et le dépasseront dans la période à venir. Une saturation est désormais observée sur plusieurs lignes aux heures de pointe, notamment sur le réseau RER Léman Express, et ce malgré les renforcements de l'offre mis en place ces dernières années. Le Canton prévoit donc de poursuivre les développements de l'offre de TRV.

Le TRV reste un pilier fondamental de la politique de mobilité et la faible croissance du crédit d'engagement sur la période 2026-2028 peut être perçue comme un renoncement au soutien du développement de l'offre et allant à l'encontre des objectifs climatiques et du report modal vers des transports respectueux de l'environnement.

Les cantons s'engagent à investir de manière importante pour répondre à la demande future. Les entreprises de transport doivent faire face à des besoins d'investissements conséquents pour répondre aux exigences de la Confédération en matière de décarbonation, tout en visant une amélioration de la qualité des transports. Une croissance limitée des indemnités pour les années à venir imposera aux commanditaires de prioriser leurs projets en fonction de leur efficacité et de leur économie. Cette priorisation pourrait être perçue comme un signal négatif et contradictoire de la part de la Confédération en regard des objectifs climatiques qui imposent aux cantons et entreprises de transport de réaliser d'importants investissements pour favoriser le report modal et abandonner le diesel.

Dans le rapport explicatif, la proposition du Conseil fédéral est inférieure de 9%, soit 353 millions de francs, par rapport à l'évaluation des besoins des entreprises concessionnaires (3 849 millions de francs). Ces dernières estiment que le crédit d'engagement alloué sera insuffisant pour déployer une grande partie des projets envisagés. Le canton de Genève regrette la faible hausse proposée par le DETEC et demande, à l'instar des entreprises concessionnaires, un rehaussement des indemnités à hauteur de 350 millions de francs.

Enfin, le Canton tient à saluer l'adaptation de la durée du crédit d'engagement avec celle des commandes en TRV et des conventions sur les prestations.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

La présidente :



Nathalie Fontanet

Copie à : finanzierung@bav.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

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

Glarus, 1. Oktober 2024
Unsere Ref: 2024-212

Vernehmlassung i. S. Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Grundsätzliches

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, stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz und fördert den nachhaltigen Tourismus.

Der Kanton Glarus unterstützt die von der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) beschlossene Position vollumfänglich und nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat gewillt ist, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026-2028 zu erhöhen. Der vorgesehene Kreditumfang in Höhe von 3'496 Millionen Franken ist allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit muss deshalb moderat erhöht und an die Teuerung angepasst werden.

2. Anträge

Antrag 1: Der Verpflichtungskredit RPV 2026-2028 ist um 150 Millionen Franken zu erhöhen. Die Teuerung ist unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostendeckung vollumfänglich einzurechnen.

Begründung:

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt 345 Millionen Franken unter der Bedarfserhebung, die das BAV bei den Transportunternehmen (TU) durchgeführt hat. Tendenziell kann davon ausgegangen werden, dass die Eingaben der TU etwas zu hoch ausgefallen sind. Realistisch können die TU jedoch maximal die Hälfte des eingegebenen Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlösen kompensieren. Aufgrund des grossen

Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026 bis 2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann.

Weiter wird allein die vom BAV prognostizierte Teuerung in Höhe von jährlich einem Prozent einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen, als aktuell im Verpflichtungskredit an Mitteln eingestellt ist. Überdies sind die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr unserer Ansicht nach im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Wir erwarten deshalb, dass der Verpflichtungskredit um 150 Millionen Franken erhöht wird, damit der gesetzlich vorgegebene Bundesanteil am RPV von schweizweit 50 Prozent gewährt bleibt. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, dass die Kantone die Angebotsverbesserungen umsetzen können, die angesichts der Klimaziele sowie der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung dringend nötig sind.

Antrag 2: Die Berechnungsmethodik bei Überangeboten ist unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen.

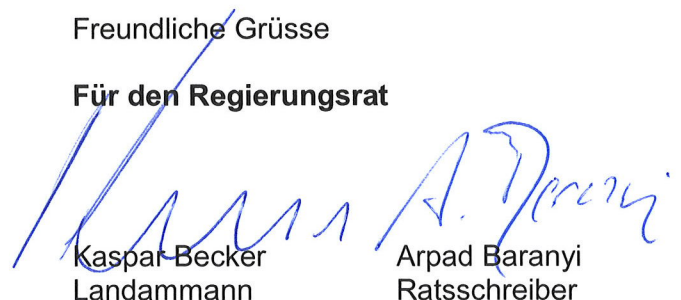
Begründung:

Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an Linien mit - aus Sicht des BAV - zu tiefen Frequenzen (sog. Überangebote) gekürzt, was zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen führt. Dieses Vorgehen ist problematisch. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Die Berechnungsmethodik ist unter Einbezug der KKDöV schnellstmöglich anzupassen und eine Kostenverschiebung auf die Kantone zu verhindern. Dies ist im Verpflichtungskredit 2026-2028 entsprechend zu berücksichtigen und ein weiterer Grund für die unter Antrag 1 geforderte Krediterhöhung.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

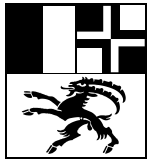
Für den Regierungsrat



Kaspar Becker
Landammann

Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): finanzierung@bav.admin.ch



Sitzung vom

15. Oktober 2024

Mitgeteilt den

16. Oktober 2024

Protokoll Nr.

823/2024

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

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

Vernehmlassung Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Vernehmlassung an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regierung des Kantons Graubünden dankt Ihnen für die Gelegenheit, zum obgenannten RPV-Verpflichtungskredit Stellung nehmen zu können.

Der Regionale Personenverkehr ist ein essenzieller Bestandteil des Erfolgsmodells des schweizerischen öffentlichen Verkehrssystems: Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt und sichert ein attraktives Grundangebot an Mobilität im gesamten Land. Er ist somit auch von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Zudem sind seine Kosten im Vergleich zu den jährlichen Aufwendungen für die schweizerische Bahninfrastruktur bescheiden.

Der Bundesrat sieht zwar vor, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026–2028 leicht zu erhöhen. Aus unserer Sicht ist der vorgesehene Kredit in Höhe von 3496 Mio. Franken allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit muss deshalb zusätzlich erhöht werden. Nur so können letztlich auch die Klimaziele des Bundes erreicht werden. Die Schweiz hat sich bekanntlich im Pariser Klimaabkommen verpflichtet, bis 2030 ihren Treibhausausstoss zu halbieren. Dies bedingt auch eine markante Zunahme des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs. Der in der Vorlage angedeutete Zwang zur Repriorisierung von Vorhaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wegen Mittelknappheit steht dazu im Widerspruch.

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt 345 Mio. Franken unter der Bedarfserhebung, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei den Transportunternehmen durchgeführt hat. Aus unserer Sicht kann maximal die Hälfte dieses Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse kompensiert werden. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits in der Vergangenheit auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026–2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann. Dies gilt umso mehr, als Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr wegen der Konkurrenzsituation zum motorisierten Individualverkehr enge Grenzen gesetzt sind und zudem der Preisüberwacher bereits das heutige Tarifniveau in Frage stellt. Zudem sind die Folgekosten der beschlossenen Massnahmen zu berücksichtigen, wie z.B. die Beschaffung von behindertengerechtem Rollmaterial inklusive Instandhaltungsanlagen, die Mehrkosten neuer Sicherheitsvorschriften (u.a. Zugsicherungssysteme, Brandschutz, verschärfte Crash-Normen) usw.

Im Weiteren werden sowohl die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr (2023–2034 kumulierte Mehrkosten bis zu 1,6 Mia. Franken gemäss Bericht des Bundesrats zu Postulat 19.300 KVF-NR) als auch der Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer (70 Mio. Franken pro Jahr) unserer Ansicht nach im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Ebenso wenig sind die Mehrkosten der dringend nötigen Anpassung der Berechnungsmethodik bei sogenannten Überangeboten in die Kalkulation eingeflossen. Die

angewendeten Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Wir verlangen, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs KKDöV schnellstmöglich angepasst und eine Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird.

Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der Verpflichtungskredit um 200 Mio. Franken erhöht wird, damit der gesetzlich vorgegebene RPV-Bundesanteil von 50 Prozent eingehalten werden kann. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, dass die Kantone die vorgesehenen Angebotsverbesserungen auch umsetzen, die angesichts der Klimaziele sowie der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung dringend nötig sind.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme sowie für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und Anträge.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Departement für Finanzen und Gemeinden
- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

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)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

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

Delémont, le 8 octobre 2024

Procédure de consultation relative au crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

En préambule, le Gouvernement jurassien tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.

Il rejoint le Conseil fédéral sur la nécessité d'assurer un financement permettant de non seulement de maintenir mais également d'améliorer l'offre du TRV. Les défis climatiques et énergétiques rendent cette nécessité d'autant plus urgente.

Montant du crédit d'engagement TRV 2026-2028

Le Conseil fédéral propose d'allouer des montants inférieurs aux estimations de l'Office fédéral des transports (OFT) qui tiennent notamment compte des chiffres fournis par les entreprises de transport lors d'une enquête menée durant l'été 2023. En effet, l'OFT évalue le besoin total d'indemnités du TRV pour la période 2026-2028 à 3'849,4 millions de francs, alors que le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement de 3'495,9 millions de francs. Le Conseil fédéral justifie cette approche en s'appuyant notamment sur l'expérience voulant que, souvent, les estimations des entreprises sont prudentes. Le Gouvernement partage en partie l'avis selon lequel les entreprises de transport ont tendance à quelque peu surévaluer les coûts et à sous-estimer les recettes lorsqu'elles sont appelées à faire des prévisions. Cependant, l'écart de 353,5 millions de francs entre les besoins calculés par l'OFT et le montant du crédit d'engagement proposé par le Conseil fédéral est conséquent. Le risque est important que cela induise un transfert de charges sur les cantons, voire, dans le cas où ces derniers ne seraient pas en mesure de l'assumer, à des réductions de l'offre. Tel serait par exemple et très vraisemblablement le cas du Canton du Jura.

Par ailleurs, les coûts relatifs à la décarbonation du transport par bus (appelée à s'accélérer ces prochaines années) ne sont pas suffisamment pris en compte dans le rapport explicatif.


Au vu de ce qui précède, le Gouvernement jurassien attend du Conseil fédéral qu'il augmente d'au moins 190 millions de francs le montant du crédit d'engagement, et cela afin de maximiser les probabilités d'assurer le financement de l'offre ainsi que de respecter le principe du financement paritaire du TRV entre la Confédération et les cantons.

D'autre part, depuis 2024, l'OFT a durci sa position dans l'application de sa directive relative au calcul des courses dites en « suroffres » édictée le 15 février 2008, soit à une époque où la norme de référence en matière d'offre des transports publics était la cadence horaire. Depuis lors, et donc au cours des quinze dernières années, le secteur s'est passablement développé. Aujourd'hui, le standard d'offre relève davantage de la cadence à la demi-heure, à tout le moins aux heures de pointe, voire même au quart d'heure sur certains axes et dans les grandes agglomérations. Les seuils fixés en 2008 ne sont ainsi plus d'actualité en regard des nouvelles habitudes et des besoins de déplacement actuels de la population.

Ainsi, de l'avis du Gouvernement jurassien, il apparaît indispensable de revoir la méthode de calcul en cas de suroffre. L'échelle, les tolérances et les délais de carence devraient notamment être adaptés aux exigences actuelles en matière de transport et aux besoins des clients. Enfin, il a été pris note avec satisfaction de la mise sur pied d'un groupe de travail qui sera spécifiquement chargé de travailler sur ces aspects. Il est attendu que la méthode de calcul soit adaptée le plus rapidement possible afin d'éviter un report de coûts sur les cantons.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (Word et PDF à finanzierung@bav.admin.ch)

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und
Kommunikation

Per E-Mail:

finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 24. September 2024

Protokoll-Nr.: 1041

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter anderem die Kantonsregierungen ein, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 Stellung zu nehmen.

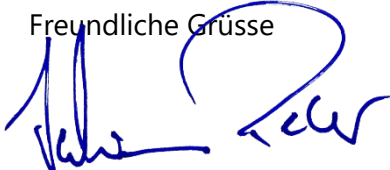
Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir es begrüßen, dass der Bundesrat die jährlichen Beiträge an den regionalen Personenverkehr erhöhen will. Der Kreditvorschlag des Bundesrates liegt jedoch rund 350 Millionen Franken (9 %) tiefer als der Einschätzungsbedarf des Bundesamtes für Verkehr (BAV), das für den Zeitraum von 2026–2028 einen Abgeltungsbedarf in der Höhe von total rund 3,85 Milliarden Franken ausweist. Mit dem Kreditvorschlag werden die per Umfrage ermittelten geplanten Projektkosten der Bahnunternehmen und die anstehenden Kosten für die Dekarbonisierung des Busverkehrs aus unserer Sicht nicht zureichend berücksichtigt. Gerade für die Dekarbonisierung werden im Kanton Luzern in den Jahren 2026–2028 Kosten in der Höhe von knapp drei Millionen Franken pro Jahr erwartet. Die Reduktion des Verpflichtungskredits könnte dazu führen, dass Dekarbonisierungsprojekte unnötigerweise aufgeschoben werden.

Zudem wird damit gerechnet, dass die Kantonsquote in den Jahren 2025 und 2026 nicht ausgeschöpft werden kann. Dies unter anderem wegen der rückläufigen Mitfinanzierung von Überangeboten durch den Bund. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Daher erachten wir eine reduzierte Mitfinanzierung

auf dieser Basis nicht als angebracht. Denn seither hat sich aufgrund der geänderten Umweltbedingungen (u.a. Klimawandel, Bevölkerungszunahme) die Notwendigkeit der öV-Förderung nochmals erhöht. Begrüsst wird in diesem Zusammenhang daher die neue Regelung im revidierten Personenbeförderungsgesetz (PBG), wonach für die Kantone, in denen die Kantonsquoten 2025 und 2026 nicht ausgeschöpft werden, das BAV im Bestellverfahren 2025/2026 die Überangebote im gleichen Umfang wie 2024 mitfinanziert.

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
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
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 2026-2028

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet mis en consultation par votre département concernant l'objet cité en titre. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Le DETEC propose d'allouer un crédit à hauteur de 3'496 millions de francs pour la période 2026-2028. Nous saluons la Confédération pour son engagement fort pour des transports publics régionaux performants, indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques.

Le Gouvernement neuchâtelois valide les grands principes du crédit d'engagement TRV 2026-2028.

Nous émettons les remarques suivantes sur les besoins futurs de la branche.

Situation rétablie après COVID

Un retour à la situation d'avant COVID dans le secteur des transports publics est constaté dans les résultats provisoires 2024. Nous nous en réjouissons.

Taux de renchérissement faible

Le taux de renchérissement de 1% considère un scénario très optimiste dans la branche des transports publics. Un taux de renchérissement supérieur nous semblerait plus adéquat.

NE

Financement des surcoûts liés à l'électrification des transports publics

La décarbonisation des transports publics passe par son électrification. Pour assurer cette transition, il est nécessaire de clarifier les modalités de financement des surcoûts liés à cette électrification (infrastructures de charge, renforcement du système d'alimentation électrique, adaptation des dépôts, etc.). Le Conseil fédéral considère, comme indiqué dans le rapport explicatif (p.25), que la prise en charge par la Confédération, via la loi CO₂, de 75% des coûts d'investissement supplémentaires pour les véhicules à propulsion électrique par rapport aux véhicules diesel permettra de réduire sensiblement les coûts de cette transition. Or, en raison des incertitudes de financement en lien avec la révision en cours de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (également mentionnées dans le rapport explicatif, p.25) et de la diversité des besoins en infrastructures supplémentaires pour les véhicules à propulsion électrique, nous estimons cela insuffisant.

Moyens supplémentaires pour le crédit d'engagement TRV 2026-2028

Le rapport explicatif indique une différence de 354 millions de francs entre le besoin total d'indemnités et les moyens alloués. L'UTP a, de son côté, évalué les besoins supplémentaires à 210 millions de francs. Nous estimons qu'un effort supplémentaire d'environ 10% peut être fait par les entreprises de transport. Ainsi, nous demandons 190 millions de francs supplémentaires.

Le Gouvernement neuchâtelois se positionne favorablement, mais sous conditions, au crédit d'engagement TRV 2026-2028.

Nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 18 septembre 2024



Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
F. NATER

Handwritten signature of F. Nater in blue ink.

La chancelière,
S. DESPLAND

Handwritten signature of S. Despland in blue ink.



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

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 10. September 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028, Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 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 2026 – 2028 den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der öffentliche Verkehr 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 zwei Punkte der Vorlage gemäss erläuterndem Bericht besonders einzugehen.

Kapitel 2.1.1 – Halbstundentakt Engelberg

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass für die Einführung des Halbstundentakts Engelberg im Verpflichtungskredit zusätzliche Mittel (insgesamt 6 Millionen Franken) eingeplant wurden. So ist vorgesehen, nach der Ablieferung des notwendigen Rollmaterials und dem Bau der Doppelspur Staldifeld ab frühestens 2027 den Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg schrittweise einzuführen. Die Rollmaterialbeschaffung und der Angebotsausbau werden zusätzliche Kosten im RPV auslösen. Wie die Mittelfristplanung der zb Zentralbahn AG (zb) aufzeigt, ist bei einem Vollausbau des Halbstundentakts mit der Verdoppelung der bisherigen Abgeltungen auf der Linie Luzern - Engelberg zu rechnen (insgesamt jährlich rund 4.5 Mio. Franken für alle Besteller). Da zum jetzigen Zeitpunkt mit einer schrittweisen Einführung des Halbstundentakts ab Fahrplan 2027 zu rechnen ist, können wir dem eingestellten Betrag von 6 Millionen Franken für zwei Jahre zustimmen.

Antrag: Der Bund beteiligt sich an den zusätzlichen Abgeltungen für den Halbstundentakt Engelberg (Rollmaterial und Angebotsausbau), auch wenn diese den hierfür eingestellten Betrag von 6 Millionen Franken übersteigen sollten.

Wie die aktuell in Entwurf stehende öV-Strategie Nidwalden 2025-2028 aufzeigt, sind neben Ausbauten auf der Bahn mit der Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg, auch beim Bus Anpassungen angezeigt. Insbesondere die öV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten soll in den nächsten Jahren verbessert werden, was zu zusätzlichem Abgeltungsbedarf führen wird.

Antrag: Neben Ausbauten auf dem Bahnnetz wird erwartet, dass sich der Bund auch an Ausbauten auf dem Busnetz – in Nidwalden etwa für die Verbesserung der öV-Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten – in den nächsten Jahren seinem Anteil entsprechend finanziell beteiligen wird.

Kapitel 2.1.1 – Umstellung auf E-Busse

Gestützt auf die Ausführungen im erläuternden Bericht rechnet der Bund jährlich mit einer durchschnittlichen Erhöhung von zusätzlich einem Prozent an den gesamten Abgeltungen, um Auswirkungen auffangen zu können, die heute nur schwer messbar sind. Hierzu gehören auch die konkreten Folgen der Umstellung auf Elektrobusse inkl. der dafür notwendigen Ladeanlagen/-infrastrukturen, welche frühzeitig geplant und bereitgestellt werden müssen. Auch sind Auswirkungen auf die Fahrpläne aufgrund der Umstellung nicht ausgeschlossen. Die PAG, welche alle RPV-Buslinien in Nidwalden betreibt, beabsichtigt in Nidwalden die Umstellung der gesamten Busflotte auf Elektrobusse. Wann die Umstellung erfolgt, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen bzw. wurde aufgeschoben. Hintergrund ist die noch zu klärende Garagierungssituation. Die Suche für eine Lösung/Standort gestaltet sich für die PAG als sehr schwierig. Somit ist davon auszugehen, dass für Nidwalden keine zusätzlichen Aufwendungen / RPV-Abgeltungen für die Umstellung auf Elektrobusse bis 2028 anfallen werden. Vielmehr ist damit in der darauffolgenden Periode zu rechnen. Dennoch begrüssen wir die Berücksichtigung der Umstellung auf E-Busse bereits im Verpflichtungskredit 2026 – 2028.

Antrag: Auch für den darauffolgenden Verpflichtungskredit ab 2029 sind zusätzliche Mittel für die Umstellung auf E-Busse inkl. der Ladeinfrastrukturen einzustellen.

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

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Res Schmid
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- finanzierung@bav.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach, Staatskanzlei

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

Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.5078
Unser Zeichen: ue

Sarnen, 10. September 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 unterbreiten Sie uns den erläuternden Bericht zur Bereitstellung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2026 bis 2028 zur Vernehmlassung bis zum 18. Oktober 2024. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir.

Die Erhöhung des Verpflichtungskredits erlaubt auch in Zukunft das Angebot im öffentlichen Verkehr kontinuierlich und bedarfsgerecht auszubauen. Der Kanton Obwalden begrüsst diese Erhöhung auf 3 496 Millionen Franken zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2026 bis 2028. Somit kann auch in Zukunft ein attraktiver öffentlicher Verkehr gewährleistet werden, zumal eine gute öV-Anbindung für die Attraktivität des Kantons Obwalden als Wirtschaftsstandort von grosser Bedeutung ist.

Wir danken Ihnen sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Christian Schali
Landammann



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



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 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 27. September 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 laden Sie uns zur Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Bemerkungen

Der regionale Personenverkehr, ob Pendler- oder Freizeitverkehr, ist ein wichtiges Element in der Schweiz und auch im Kanton St.Gallen. Die gemeinsame Bestellung durch Bund und Kantone hat sich bewährt. Die Harmonisierung der Bestellperioden im regionalen Personenverkehr (RPV) mit der Dauer des Verpflichtungskredits, der ausnahmsweise für drei statt für vier Jahre beantragt wird, ist zu begrüssen.

Die Kosten der Dekarbonisierung sind derzeit noch schwierig abzuschätzen. Wichtig erscheint uns, dass genügend finanzielle Mittel dafür vorhanden sind. Für den Kanton St.Gallen ist die Umstellung auf fossilfreie Fahrzeuge ein wichtiger Schritt, so wurde bereits im Jahr 2020 eine kantonale «E-Bus-Strategie» erarbeitet. Unser Ziel ist, bis im Jahr 2035 keine konventionellen Busse mehr im Betrieb zu haben. Die «Koordinationsstelle elektrische Antriebsarten im ÖV» des Bundes ist zu begrüssen. Allerdings sollte diese Koordinationsstelle schnellstmöglich ihre Arbeit aufnehmen. Die Kantone sind unterschiedlich weit in der Umstellung. Unklar ist, ob diese Koordinationsstelle befristet ist, denn es sind nur Mittel in den Jahren 2026 und 2027 aufgeführt (erläuternder Bericht, Seite 28).

Im erläuternden Bericht wird unter Ziffer 1.1 auf das nationale RPV-Benchmarking Bezug genommen. Diese Zahlen sind eine wichtige Grundlage für die Bestellerkantone zur Beurteilung der RPV-Offerten und sollten erstmals ab der Bestellung für die Jahre 2025–2026 zur Verfügung stehen. Der Offertprozess für die kommenden zwei Jahre läuft seit Ende April 2024, aber es liegen noch keine Datengrundlagen des Bundes für das Benchmarking vor.

2. Verpflichtungskredit

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat gewillt ist, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026–2028 zu erhöhen. Der beantragte Verpflichtungskredit liegt jedoch 353 Mio. Franken unter dem Abgeltungsbedarf, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) erhoben hat und im Erläuterungsbericht detailliert ausgewiesen wurde. Wir teilen die Einschätzung, dass die Eingaben der Transportunternehmen tendenziell etwas zu hoch ausgefallen sind. In Anbetracht dieser Ausgangslage wäre grundsätzlich eine Erhöhung des vorgesehenen Verpflichtungskredits angezeigt. Aufgrund der fehlenden schweizweiten Gesamtsicht ist es für den Kanton St.Gallen jedoch nicht möglich, eine solche seriös zu quantifizieren. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bestehen Chancen, dass sich der Abgeltungsbedarf aus diversen Gründen besser entwickelt als angenommen. Wir stützen uns auf die Einschätzung des Bundesrates, dass der mit 3'496 Mio. Franken dotierte Verpflichtungskredit 2026–2028 ausreichend ist. Dies jedoch verbunden mit der klaren Erwartung, dass der Bund in der Periode 2026–2028 sämtliche gemeinsam bestellten RPV-Angebote vollumfänglich mitfinanzieren kann und seiner gesetzlich festgelegten Mitfinanzierungspflicht von 50 Prozent der schweizweiten RPV-Abgeltungen nachkommt.

Sollte sich abzeichnen, dass der vorliegende Verpflichtungskredit hierzu nicht ausreicht, so erwarten wir, dass der Bundesrat beim eidgenössischen Parlament rechtzeitig einen entsprechenden Zusatzkredit einholt. Andernfalls würde es zu einer einseitigen Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen kommen, was wir ausdrücklich ablehnen.

3. Kostenverschiebung

Der Bund kürzt regelmässig seine Beiträge an Linien mit – aus Sicht des BAV – zu tiefen Frequenzen (sogenannte Überangebote), was zu einer spürbaren Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen führt. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Wir erwarten, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der Kantone schnellstmöglich angepasst und eine weitere Verschiebung der RPV-Abgeltung auf die Kantone verhindert wird.

Wir beantragen, die Berechnungsmethodik bei Überangeboten unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Susanne Hartmann
Präsidentin

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



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

Bundesamt für Verkehr

Per Mail an finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 1. Oktober 2024

Vernehmlassung UVEK betreffend Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 wurden die Kantone eingeladen, bis 18. Oktober 2024 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Gerne weisen wir daraufhin, dass die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) eine Stellungnahme erarbeitet hat und wir uns dieser anschliessen. Wir teilen die Einschätzung der KöV, dass der vorgesehene Kreditumfang in Höhe von 3'496 Millionen Franken zu gering ist, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. In Zukunft ist auch im Kanton Schaffhausen mit steigenden Kosten beispielsweise aus der Dekarbonisierung des Regionalverkehrs zu rechnen. Der Verpflichtungskredit des Bundes muss deshalb erhöht und an die Teuerung angepasst werden.

Des Weiteren ist die Berechnungsmethodik bei Überangeboten unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen. Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an Linien mit – aus Sicht des BAV – zu tiefen Frequenzen (sog. Überangebot) gekürzt, was zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen führt. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Wir erwarten deshalb analog der KöV, dass die Berechnungsmethodik angepasst und eine

Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird. Dies ist im Verpflichtungskredit 2026–2028 entsprechend zu berücksichtigen und ein weiterer Grund für die geforderte Krediterhöhung.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "P. Strasser".

Patrick Strasser

Der Staatsschreiber-Stv.:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Christian Ritzmann".

Christian Ritzmann

Beilage:

- Positionspapier KÖV

Bau- und Justizdepartement

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 41
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

Einreichung per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

16. Oktober 2024

**Vernehmlassung RPV-Verpflichtungskredit 2026 – 2028
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, *lieber Albert*
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028.

Gerne nehme ich die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Der Kanton Solothurn schliesst sich vollumfänglich den Anträgen und Erwägungen der KöV vom 24. September 2024 an. Ich bitte Sie, die Stellungnahme der KöV gemäss Beilage zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse


Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement
- Amt für Verkehr und Tiefbau
- Geschäftsstelle KöV (markus.sieber@bpuk.ch)

Beilage: Stellungnahme KöV vom 24. September 2024



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

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

an: finanzierung@bav.admin.ch

Schwyz, 17. September 2024

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

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 18. Oktober 2024 unterbreitet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Der regionale Personenverkehr (RPV) stellt die Erschliessung der ganzen Schweiz durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sicher und gewährleistet eine optimale Transportkette im ganzen Land. Die Linien des RPV stellen in vielen Regionen das Rückgrat der ÖV-Erschliessung dar.

Wir begrüssen es, dass der Bund die jährlichen Beiträge an den RPV erhöhen will. Im Vergleich zum Voranschlag des Bundes für das Jahr 2025 fallen die in dieser Vorlage vorgeschlagenen Beträge leicht höher aus, sie sind aber neun Prozent tiefer als die auf den Bedürfnissen der Unternehmen basierenden Schätzung von 3.849 Mrd. Franken.

Die Kantone sind darauf angewiesen, dass der Bund wie in den vergangenen Jahren ein verlässlicher Mitbesteller bleibt. Unter Berücksichtigung der Teuerung und um den Ausbau der Verkehrsleistungen und die Folgekosten der notwendigen Investitionen (Rollmaterial, Sanierung von Unterhaltungsanlagen, Verbesserung von Fahrgastinformationen u. a. m.) finanzieren zu können, benötigt der ÖV höhere Beiträge der öffentlichen Hand.

Der Bund hat seine Beiträge an das Angebot des RPV jeweils aufgrund der erwarteten Nachfrage berechnet. Die Grundsätze dieser Berechnungsmethodik entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und führen zu einer Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen.

Im Bewusstsein um die Herausforderungen bei den Bundesfinanzen regt der Kanton Schwyz dennoch die Prüfung einer Krediterhöhung um den Betrag an, der in der Summe die nachfragebedingten Angebotsverbesserungen wie auch die Teuerung abdeckt. Zudem ist die Berechnungsmethodik der Beteiligung des Bundes am Angebot des RPV den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen anzupassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 1. Oktober 2024
Nr. 660

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

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028.

Der 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.

Wir begrüssen die Vorlage für einen Verpflichtungskredit von 3.496 Mia. Franken für die Jahre 2026–2028. Damit kann nach unserer Einschätzung der RPV jedoch nicht bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Um das Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025–2030“ umsetzen zu können, muss der Bundesbeitrag an die RPV-Abgeltungen um jährlich 4 Prozent und nicht nur um 1.4 bis 1.9 Prozent steigen, trotz Priorisierung auf die effizientesten Vorhaben und Druck auf die Transportunternehmen, ihre Kosten weiter zu optimieren und Massnahmen zu treffen, um die Verkehrseinnahmen zu erhöhen.

In Unterstützung des Antrags der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) beantragen wir daher, den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 um 190 Mio. Franken zu erhöhen und die Teuerung unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostendeckung vollumfänglich einzurechnen.

Zudem stammen die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote (nicht vom Bund mitfinanzierte Angebote) noch aus dem Jahr 2008. Sie entsprechen nicht mehr

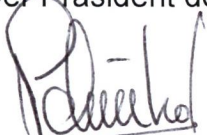
2/2

den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen und führen zu einer zunehmenden Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen. Wir erwarten, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) für die Bestellperiode 2027/2028 angepasst und die zunehmende Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird. Dies ist im RPV 2026–2028 entsprechend zu berücksichtigen und stellt einen weiteren Grund für die geforderte Krediterhöhung dar.

In Unterstützung des Antrags der KöV beantragen wir daher, dass die Berechnungsmethodik bei Überangeboten unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen sei.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero
4742

fr

0

Bellinzona
2 ottobre 2024

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Consultazione: credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2026-2028

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 26 giugno e per l'opportunità di esprimerci.

Rispetto alle stime esposte al cap. 2.1.3 del rapporto esplicativo a sostegno del volume del credito d'impegno di 3'496 milioni di franchi, ci rimettiamo alle considerazioni e richieste espresse dalla Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) che sosteniamo in tutti i suoi elementi. In particolare lo scrivente Consiglio ritiene il credito d'impegno proposto insufficiente per garantire il dovuto cofinanziamento del TRV da parte della Confederazione.

Nel rapporto esplicativo indicate che la valutazione del fabbisogno finanziario complessivo si è basata sull'analisi del sondaggio che avete condotto presso le imprese di trasporto del TRV sul piano nazionale. Benché limitata al perimetro cantonale, la nostra esperienza maturata negli ultimi anni ha evidenziato che i margini di manovra di cofinanziamento della Confederazione nel TRV si sono ridotti.

Riteniamo importante che la Confederazione assicuri fondi sufficienti negli anni 2026-2028 per scongiurare un ulteriore ribaltamento di oneri dalla Confederazione ai Cantoni e ai Comuni. Questo nell'interesse di un'offerta di trasporto pubblico completa e attrattiva anche nel medio termine per attuare progetti di potenziamento già previsti da un lato e garantire una sufficiente sicurezza di pianificazione alle imprese di trasporto operanti nel TRV dall'altro.

RG n. 4742 del 2 ottobre 2024

Fiduciosi che terrete conto delle nostre considerazioni vogliate gradire, Signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Christian Vitta

Il Cancelliere

Arnoldo Coduri

Copia a:

- 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)
3003 Bern

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026 bis 2028; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 26. Juni 2024 haben Sie zum Vernehmlassungsverfahren über den Bundesbeschluss über einen «Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026 bis 2028» eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Unsere Stellungnahme ist angelehnt an die Haltung der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV).

Der 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, stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz und fördert den nachhaltigen Tourismus.

Der Regierungsrat begrüsst die Absicht des Bundesrats, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026 bis 2028 zu erhöhen. Aus Sicht des Kantons Uri ist der vorgesehene Kreditumfang in Höhe von 3'496 Millionen Franken allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit soll deshalb moderat erhöht und an die Teuerung angepasst werden.

Antrag 1

Der Verpflichtungskredit RPV 2026 bis 2028 ist um 190 Millionen Franken zu erhöhen. Die Teuerung ist unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostendeckung vollumfänglich einzurechnen.

Begründung

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt 345 Millionen Franken unter der Bedarfserhebung, die das BAV bei den Transportunternehmen (TU) durchgeführt hat. Der Regierungsrat teilt zwar die Einschätzung, dass die Eingaben der TU tendenziell etwas zu hoch ausgefallen sind. Aus Sicht der Kantone können die TU jedoch maximal die Hälfte des eingegebenen Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse kompensieren. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026 bis 2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann. Weiter wird allein die vom BAV prognostizierte Teuerung in Höhe von jährlich 1 Prozent einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen, als aktuell im Verpflichtungskredit an Mitteln eingestellt ist. Überdies sind die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr gemäss Einschätzung der KöV im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb, dass der Verpflichtungskredit um 190 Millionen Franken erhöht wird, damit der gesetzlich vorgegebenen Bundesanteil am RPV von schweizweit 50 Prozent gewährt bleibt. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, dass die Kantone die Angebotsverbesserungen umsetzen können, die angesichts der Klimaziele sowie der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung dringend nötig sind.

Antrag 2

Die Berechnungsmethodik bei Überangeboten ist unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen.

Begründung

Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an Linien mit - aus Sicht des Bundesamts für Verkehr (BAV) - zu tiefen Frequenzen (sogenannte Überangebote) gekürzt, was zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen führt. Auch der Kanton Uri muss dadurch einen Teil des Angebots aus eigenen Mitteln finanzieren. Aus Sicht des Kantons Uri und der KöV ist dieses Vorgehen problematisch. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Der Regierungsrat erwartet deshalb, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) schnellstmöglich angepasst und eine Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird. Dies ist im Verpflichtungskredit 2026 bis 2028 entsprechend zu berücksichtigen und ein weiterer Grund für die unter Antrag 1 geforderte Krediterhöhung.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Altdorf, 4. Oktober 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor-Stv.

Christian Arnold

Adrian Zurfluh



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Réf. : 24_COU_687

Lausanne, le 2 octobre 2024

Réponse à la consultation fédérale Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'État vous remercie de l'avoir consulté sur le projet cité en titre et vous répond comme suit.

Le transport régional de voyageurs (TRV) revêt une importance systémique au niveau national, car il est mis en œuvre de manière coordonnée entre les différents réseaux de transport. La crise du COVID-19 a cependant montré que des offres de transport fiables sur l'ensemble du pays sont une condition importante pour que la société et l'économie puissent continuer à fonctionner.

Les moyens planifiés de la Confédération pour cette période sont, certes, en hausse par rapport au budget 2025 de la Confédération, mais ils demeurent clairement insuffisants pour répondre aux enjeux climatiques et aux exigences de qualité et de sécurité. Ils ne remplissent ainsi pas l'ambition pourtant exprimée par le Conseil fédéral de vouloir pérenniser des transports publics régionaux attractifs ; le montant proposé (CHF 3'496.- millions) ne couvre d'ailleurs pas les besoins évalués par l'Office fédéral des transports (CHF 3'849.- millions), ceci même avant renchérissement (CHF 3'813 millions).

En effet, les moyens d'exploitation subissent des exigences de plus en plus accrues en termes d'accessibilité, de qualité, de durabilité ou de sécurité ; le renouvellement de leurs composants devient plus fréquent, ce qui grève fortement les coûts de production. En outre, l'Horaire Romandie 2025 provoque des besoins financiers supplémentaires structurels. Les entreprises de transport public n'ont pas la capacité de compenser des surcoûts sans réduire l'offre de transport, ni les usagers à travers des mesures tarifaires rédhibitoires qui risqueraient de mettre en péril l'accessibilité financière des transports publics.

Le sondage effectué par l'Office fédéral des transports a été réalisé avant que les réelles conséquences de l'inflation ne soient prises en compte dans les coûts d'acquisition des moyens d'exploitation. À l'exemple de ce qui se passe sur le canton de Vaud, le renchérissement subi par les entreprises de transport public sur les chantiers (dépôts, mais également chez les gestionnaires d'infrastructure) ou sur l'acquisition de nouveaux véhicules dépasse amplement la simple évolution de l'indice des prix à la consommation ; la hausse des taux d'intérêts et des matériaux, la meilleure prise en compte de la durabilité et de la décarbonation dans la construction des bâtiments, ainsi que la situation de quasi-monopole sur le marché de la fourniture de matériels ferroviaires ou routiers à propulsion électrique y participent indéniablement. La Confédération ne peut pas ignorer cette situation de cherté et une simple majoration de 1% annuelle au titre de renchérissement n'est pas suffisante pour le crédit d'engagement.

En termes de sauts d'offres, la Confédération annonce également des projets de développement sous chiffre 2.1.1 du rapport explicatif, issus du sondage auprès des principales entreprises ; ceci sous-entendrait que la Confédération les cofinancerait selon sa part légale (50% en moyenne). Toutefois, par rapport au Budget 2025, lequel a déjà subi une coupe budgétaire linéaire, la hausse des indemnités de la Confédération n'augmente que de 1,8% en moyenne par année, alors que cette dernière est censée financer sa part (50%) à la pérennisation des prestations actuelles, aux aménagements d'offres identifiés et aux coûts subséquents liés à l'acquisition des moyens d'exploitation déjà engagés. Cela équivaldrait ainsi à faire peser sur les cantons (report de charges et report des aménagements), les usagers (hausse tarifaire) et les entreprises de transport public (efficacité sur les coûts irréaliste sans modifier l'offre de transport) la majorité des conséquences financières liées au développement des prestations du TRV - corrigée du renchérissement. En d'autres termes, la Confédération annonce dans son rapport explicatif des projets de développement dont la plupart, dans les faits, ne pourra pas être cofinancée avec le cadre financier qu'elle propose. Dès lors, le crédit d'engagement doit pouvoir compter sur une marge de manœuvre pour les divers et imprévus, par exemple pour compenser l'inflation, les engagements sociaux des entreprises de transport public, la hausse de l'impôt préalable non récupérable ou la redevance du prix du sillon.

Fort de ce qui précède, le Conseil d'État considère que le crédit d'engagement TRV pour la période 2026-2028 proposé est insuffisant pour répondre aux besoins financiers futurs. Ce crédit d'engagement doit ainsi être augmenté de CHF 190 millions pour le porter à CHF 3'686 millions. D'autre part, le Conseil d'État s'oppose à toute réduction budgétaire et donc de report de charges de la part de la Confédération durant cette période.

Pour conclure, il est rappelé que le Canton de Vaud soutient le développement des transports publics attractifs et abordables sur son territoire et en connexion avec les régions voisines, comme bien d'autres cantons. Il a démontré sa forte volonté à rattraper un certain retard en termes de niveau d'offre, en libérant les ressources budgétaires nécessaires à cet effet pour financer des aménagements continus et ciblés. Il compte renforcer encore ses dispositions afin de réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. L'établissement d'un Plan climat cantonal constitue un objectif du programme de législature du Conseil d'État 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.

Dès lors, les projets d'aménagements de l'offre de transport ne doivent en aucun cas être reportés et il apparaît inconcevable que la Confédération ne s'engage à ses côtés pour rechercher des solutions de financement pérennes et volontaristes, en adéquation avec les défis de la politique des transports et des enjeux climatiques.

Tout en vous remerciant de l'attention portée à notre réponse, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Michel Staffoni

Copies

- OAE
- DCIRH
- DGMR



2024.04029

P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **16 OCT. 2024**

Consultation : Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 26 juin 2024, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une procédure de consultation sur le crédit d'engagement à hauteur de CHF 3'496 millions de francs pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028, et nous vous remercions de nous consulter sur cet objet.

Le transport régional de voyageurs (TRV) représente un maillon important dans la politique de mobilité du Canton du Valais. En effet, celui-ci permet des liaisons essentielles pour relier les vallées latérales aux centres urbains de la plaine du Rhône où le réseau ferroviaire est la colonne vertébrale. Depuis plusieurs années, les commanditaires ont continuellement développé l'offre TRV avec succès, preuve en est l'évolution de la fréquentation qui a progressé de 13% entre 2019 et 2023 pour atteindre plus de 37 millions de voyageurs transportés. Ce constat réjouissant conforte notre canton à poursuivre ses efforts pour favoriser un report modal de la voiture aux transports publics qui contribue aussi à l'atteinte des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Sur le plan financier, le Canton du Valais contribue à hauteur de 37% de l'indemnisation des lignes TRV aux entreprises de transport, le solde étant pris en charge par la Confédération. Entre 2019 et 2023, ce montant est passé de CHF 109 millions à CHF 123 millions, soit une augmentation de 12.6%. Les besoins futurs vont encore croître, avec notamment la poursuite d'un développement de l'offre TRV ciblé pour répondre aux besoins des voyageurs, l'arrivée du nouveau matériel roulant pour les entreprises Matterhorn Gotthard Bahn, TMR, TPC, BLS et RegionAlps ou la décarbonation des bus diesel.

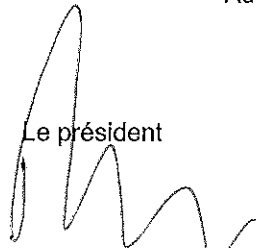
Le crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations TRV pour les années 2026 – 2028 doit, d'une part, tenir compte des développements de l'offre déjà mis en œuvre ou planifiés pour 2025 (et non du budget 2025 qui prévoit une baisse par rapport à 2024), afin de les pérenniser et ainsi éviter toutes les incertitudes liées à l'octroi de crédits supplémentaires devant être accordés par l'Assemblée fédérale. D'autre part, ce crédit d'engagement doit intégrer les coûts inévitables liés au renouvellement du matériel roulant, des dépôts ainsi que des mesures nécessaires pour assurer la transition énergétique du parc des véhicules diesel (véhicules et installations de charge) et de l'impact d'une augmentation programmée du prix du sillon, sans oublier l'augmentation croissante des voyageurs.

La différence entre les besoins estimés par les entreprises de transports de CHF 3'849,4 millions et le montant proposé par le Conseil fédéral de CHF 3'496 millions s'élève à CHF 353 millions. Au vu des éléments mentionnés ci-dessus, nous sommes convaincus que la proposition du Conseil fédéral n'est pas suffisante pour répondre aux besoins financiers futurs, bien au contraire. Nous demandons de revenir à l'estimation des entreprises de transports et de retenir le crédit initial de CHF 3'849,4 millions.


Le présent projet de crédit d'engagement avait en outre pour objectif de réagir à 2 interventions parlementaires concernant le transport de touristique : la motion Maret 22.3229 qui appelle à renforcer l'innovation dans le secteur du transport touristique et le postulat Clivaz 20.3328 qui demande une stratégie nationale pour améliorer l'accès des régions touristiques via les transports publics. De notre point de vue, le projet de crédit d'engagement mis en consultation ne répond pas entièrement aux préoccupations soulevées par ces deux interventions, acceptées par le parlement en 2022 et 2023. Nous ne pouvons ainsi que regretter l'absence de stratégie nationale pour l'amélioration des accès aux régions touristiques. Nous restons en outre persuadés de la nécessité d'une promotion plus forte et mieux coordonnée de l'innovation au niveau national dans ce domaine. Le tourisme est une part essentielle de l'économie suisse, il ne doit pas être négligé dans le cadre de la politique des transports.

En réitérant nos remerciements de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Franz Ruppen



La chancelière

Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat
Albert Rösti
finanzierung@bav.admin.ch

T direkt +41 41 594 25 98
florian.weber@zg.ch
BD ARV 8.7.1 / 64 / 24020

Zug, 13. August 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 bis 2028; Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, lieber Albert
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 laden Sie uns zur Stellungnahme ein. Für die Möglichkeit dazu 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 dreijährigen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2026 bis 2028 schafft der Bund 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, da die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel vorgängig bekannt sind.

Wir nehmen zustimmend Kenntnis vom vorgeschlagenen Umfang des Verpflichtungskredits des Bundes für die Jahre 2026 bis 2028.

Seite 2/2

Freundliche Grüße
Baudirektion

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F. Weber', with a stylized flourish at the end.

Florian Weber
Regierungsrat



Elektronisch an finanzierung@bav.admin.ch



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

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

25. September 2024 (RRB Nr. 981/2024)

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 (Vernehmlassung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2026–2028 Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit und nehmen wie folgt Stellung:

Das Instrument des RPV-Verpflichtungskredits hat sich bewährt und der Bund konnte sich 2022–2025 an den Ausbauten des RPV in vollem Umfang beteiligen. Das Instrument verbessert die Verlässlichkeit und Transparenz des Bundes als Mitbesteller, was zu begrüssen ist.

Wir begrüssen zudem, dass der Bund beabsichtigt, mit dem neuen Verpflichtungskredit die jährlichen Beiträge an den RPV zu erhöhen. Bevölkerungswachstum und Verlagerungsstrategien lassen eine weiter steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr erwarten, die nur durch einen Angebotsausbau aufgenommen werden kann.

Im erläuternden Bericht wird die mögliche Entwicklung des Abgeltungsbedarfs ausgehend von den Erhebungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) detailliert dargelegt. Der daraus resultierende Abgeltungsbedarf liegt mit 3,849 Mrd. Franken allerdings deutlich höher als der nun vorgesehene Verpflichtungskredit von 3,496 Mrd. Franken. Die im erläuternden Bericht erwähnten Annahmen, wie sich die Differenz von 353 Mio. Franken zwischen dem geschätzten Abgeltungsbedarf und dem deutlich tieferen Verpflichtungskredit auflösen soll, sind dabei nur beschränkt nachvollziehbar: Die grundsätzliche Einschätzung des Bundes, dass die vom BAV bei den Transportunternehmen durchgeführte Erhebung zu einer tendenziell überhöhten Eingabe des Abgeltungsbedarfs geführt hat und dass die Lücke mittels weiterer Effizienzsteigerungen der Unternehmen verkleinert werden kann, wird geteilt. Allerdings kommen im Busverkehr neben der Teuerung auch wesentliche Mehrkosten durch die Umstellung auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben hinzu. Hohe Einmalinvestitionen in die Ladeinfrastruktur von Elektrobussen führen zu deutlichen Mehr-

aufwendungen. Demgegenüber gibt es auf der Einnahmenseite nur begrenzten Handlungsspielraum. Zum einen sind regelmässige Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr im Hinblick auf die angestrebte Modalsplit-Veränderung nicht förderlich, zum anderen wurden aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen die Ertragsprognosen der Verkehrsunternehmen bereits markant angehoben, sodass in den Jahren 2026–2028 nur noch mit geringfügigen weiteren Ertragssteigerungen gerechnet werden kann. Die Mehreinnahmen bei den Billetten und Abonnements aufgrund von Nachfragewachstum oder von allfälligen Tarifierhöhungen dürften die teuerungs-, angebots- und dekarbonisierungsbedingten Mehrkosten daher nur in beschränkter Masse auffangen können. In Anbetracht dieser Ausgangslage wäre grundsätzlich eine Erhöhung des vorgesehenen Verpflichtungskredits angezeigt. Für eine seriöse Quantifizierung ist allerdings eine schweizweite Gesamtsicht erforderlich, über die der Kanton Zürich im Gegensatz zum BAV nicht verfügt. Gleichzeitig hat sich in der Vergangenheit aber auch immer wieder gezeigt, dass sich der Abgeltungsbedarf aus verschiedenen Gründen durchaus besser entwickeln kann, als bis dato angenommen. Aus diesen Gründen muss sich der Kanton Zürich auf die Einschätzung des Bundes verlassen, wonach der mit 3,496 Mrd. Franken dotierte Verpflichtungskredit 2026–2028 ausreichend ist. Wir erwarten jedoch vom Bund, dass dieser als Mitbesteller der Periode 2026–2028 sämtliche gemeinsam bestellten RPV-Angebote vollumfänglich mitfinanzieren kann und so seiner gesetzlich definierten Mitfinanzierungspflicht von 50% der schweizweiten RPV-Abgeltungen (Art. 30 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz [SR 745.1]) nachkommt. Sollte sich abzeichnen, dass der vorliegende Verpflichtungskredit hierzu nicht ausreicht, ist bei den eidgenössischen Räten rechtzeitig ein entsprechender Zusatzkredit einzuholen. Andernfalls würde es zu einer einseitigen Lastenverschiebung vom Bund zu den Kantonen kommen, was wir entschieden ablehnen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatschreiberin:

Natalie Rickli

Dr. Kathrin Arioli





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

Berne, 18 octobre 2024

Consultation : Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Le projet porté à consultation propose d'allouer 3,496 milliards de francs pour indemniser les prestations TRV de l'année d'horaire 2026 et de la période 2027–2028. Ce montant permettra de couvrir les services actuels, de financer des améliorations ainsi que les investissements nécessaires (nouveaux trains, rénovations, systèmes d'information, etc.), tout en soutenant la transition vers les véhicules électriques et pérennisant les moyens pour le financement de projets d'innovation en faveur des transports publics.

Les transports publics régionaux : un facteur essentiel de la cohésion nationale

De manière générale, Le Centre accueille le projet de manière positive. Fermement engagé en faveur de la cohésion nationale, Le Centre reconnaît l'importance du trafic régional de voyageurs (TRV) qui complète le réseau des grandes lignes et permet de relier les différentes régions du territoire national. Le TRV assure en effet le déplacement de plus de deux millions et demi de personnes chaque jour vers leur lieu de travail, de loisirs ou de consommation. Ce système, partagé entre la Confédération et les cantons, crée un maillage vital qui relie les villages, les agglomérations, ainsi que les centres urbains dans toutes les régions. En rapprochant les individus et les différentes régions linguistiques, le TRV contribue à la cohésion sociale et économique de la Suisse, faisant de lui un atout précieux pour notre pays. Le Centre estime qu'il est ainsi essentiel de pérenniser la qualité de l'offre et de travailler à son amélioration lorsque cela est possible. C'est pourquoi Le Centre soutient le crédit d'engagement TRV pour la période 2026-2028, à hauteur de 3,496 milliards de francs.

Il va sans dire que la situation financière tendue de la Confédération ne peut être ignorée. Dans ce contexte, des économies de plusieurs dizaines de millions de francs sont possiblement à prévoir pour les années à venir dans les montants alloués pour indemniser les prestations TRV, dans le but de réduire les dépenses et d'assainir les finances de la Confédération. Ces mesures auront des répercussions certaines. Le Centre comprend que les entreprises de transport soient d'ores et déjà invitées à optimiser leurs coûts; toutefois, il est bien plus réservé face à une possible réduction de l'offre de transports régionaux, ainsi qu'à une éventuelle hausse des tarifs découlant indirectement des économies visées. Le Centre s'inquiète en effet des risques de perte d'attractivité des transports publics, tandis que la population suisse fait déjà face à une augmentation généralisée du coût de la vie, ce qui réduit de manière significative son pouvoir d'achat.



Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

Le Centre

Sig. Gerhard Pfister
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse



Herr Bundesrat
Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 18. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an diesem Vernehmlassungsverfahren teilzunehmen und unterbreiten Ihnen die folgende Stellungnahme.

Die EVP ist überzeugt, dass wir nur eine Zukunft haben, wenn diese nachhaltig gestaltet wird. Wir sind heute verantwortlich für eine intakte Umwelt für die Generationen von morgen. Der Verkehr ist in der Schweiz der grösste Verursacher von Treibhausgasemissionen. Um ein umweltfreundlicheres Verkehrssystem zu schaffen und das Ziel von Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen, spielt die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) eine entscheidende Rolle. Neben der Sicherung und dem Ausbau eines qualitativ hochwertigen Angebots muss der Anteil des öV am Gesamtverkehr gesteigert und der Strassen-öV dekarbonisiert werden, um einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele zu leisten.

Wie im erläuternden Bericht dargestellt, klafft für die Periode 2026-28 eine Finanzierungslücke von rund 350 Mio. Franken. Die BAV ermittelte 2023 einen Finanzierungsbedarf von 3.849,4 Mio. Franken, doch der vom Bundesrat veranschlagte Verpflichtungskredit beträgt nur 3.496 Mio. Franken. **Die EVP hält es für unerlässlich, den beantragten Verpflichtungskredit um 210 Mio. Franken zu erhöhen, was 60 % der Lücke entspricht und zu einer Gesamtkredithöhe von 3.706 Mio. Franken führen würde.** Zudem entlasten die durch das CO₂-Gesetz bereitgestellten separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um etwa 30 Mio. Franken. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits für 2026-28 um 240 Mio. Franken notwendig.

Eine Erhöhung um 210 Mio. Franken ist unbedingt erforderlich, jedoch nur ausreichend, wenn sich der Markt wie prognostiziert positiv entwickelt und Sparmassnahmen sowie Priorisierungen – inklusive einer aktiven Verzichtsplanung durch Besteller und Transportunternehmen – konsequent umgesetzt werden. Ohne diese Erhöhung müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und wichtige Investitionen


gestoppt oder die Elektrifizierung des Strassen-öV verzögert werden, was aus umweltpolitischer Sicht nicht sinnvoll ist und von der EVP entschieden abgelehnt wird. Ein kontinuierliches Monitoring der Umsetzung muss daher ein wesentlicher Bestandteil des Finanzplans sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lilian Studer
Präsidentin EVP Schweiz



Alex Würzler
Generalsekretär EVP Schweiz

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Bern, 12. Oktober 2024 / RC
VL_RPV

Elektronischer Versand: finanzierung@bav.admin.ch

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Mit der Vorlage beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 3496 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) in den Jahren 2026–2028 durch einen Bundesbeschluss.

Die FDP.Die Liberalen anerkennt, dass der RPV und der Fernverkehr zusammen die Basis für eine funktionierende Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bilden. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz.

Jedoch hat die FDP bereits in früheren Vernehmlassungsantworten auf die langfristige Finanzierungsproblematik sowie das grundsätzliche Problem der stetigen Verteuerung des RPV hingewiesen. Simple, sich wiederholende Empfehlungen des Bundes an die Branche, ihre Effizienz zu erhöhen, beheben das Problem offensichtlich nicht. So sollte die Verwaltung auch die Frage klären, wie sie gegen einen Kostenanstieg kämpfen will, wenn sie (z.B. für die Bahn) ständig weitere Normen und Standards auferlegt.

Vor dem Hintergrund der angespannten Bundesfinanzen sind die Fragezeichen umso grösser. Im Rahmen der Spardebatte und der politischen Entscheidungsfindung zur Umsetzung des Gaillard-Berichts sowie des angekündigten Mantelerlasses des Bundesrates müssen jegliche Sparmassnahmen diskutiert werden. Dabei soll die Opfersymmetrie das Leitprinzip sein. Somit muss auch die Erhöhung des Kostendeckungsgrad im RPV und die Anpassung des Leistungsangebots diskutiert werden (siehe Bericht Gaillard 2024, S. 41–42).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jonas Projer



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Oktober 2024

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028 haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) schlägt die Vorlage für die Jahre 2026–2028 einen Verpflichtungskredit von 3'496 Millionen Franken vor. Aus Sicht der GRÜNEN ist dieser Betrag zu tief und muss erhöht werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat laut dem erläuternden Bericht für die Periode 2026–2028 3'849,4 Millionen Franken veranschlagt. Somit fehlen rund 350 Millionen Franken. Die GRÜNEN lehnen diese Kürzung ab. Sie steht im Widerspruch zu den Verlagerungszielen des Bundes und schadet dem Klima und der Umwelt.

Einerseits braucht es aus Sicht der GRÜNEN beim öffentlichen Verkehr gerade bei den kurzen und mittleren Strecken einen deutlichen Ausbau, da dort das Verlagerungspotential am grössten ist und die Menschen damit vermehrt klimafreundlich unterwegs sind. Statt Kürzungen braucht es hier vielmehr eine öV-Offensive. Andererseits erachten die GRÜNEN das im erläuternden Bericht angeführte Einsparpotential als nicht realistisch. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) kommt dagegen etwa zum Schluss, dass bei realistischen Annahmen zu den Einsparmöglichkeiten der Verpflichtungskredit um 210 Millionen Franken zu erhöhen ist.¹ Dies entspricht 60 Prozent der Differenz zwischen dem ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit. Aus Sicht der GRÜNEN muss daher der Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 auf mindestens 3'706, besser aber auf 3'850 Millionen Franken, wie vom BAV veranschlagt, erhöht werden.

Der RPV hat eine Schlüsselstellung bei der Verkehrswende. Indem der RPV ländliche Räume und Agglomerationen mit- und untereinander verbindet und mit den Städten vernetzt, stellt er die Erschliessung der Schweiz durch den öffentlichen Verkehr sicher. Der RPV bildet das eigentliche Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und sorgt in Ergänzung zum lokalen öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem Fernverkehr für attraktive multimodale Transportketten. Dies ist dringend nötig, um den motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel zu verlagern. Denn beim Verkehr ist der Handlungsbedarf gross, da sein Anteil an den Gesamtemissionen laufend zunimmt und die Zerschneidung der Landschaft durch Strasseninfrastrukturen eine der grössten Bedrohungen der Biodiversität ist.

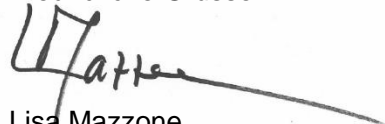
¹ <https://www.voev.ch/de/Medien/Mediendetails?newsid=528>

Auch die Langfriststrategie des Bundesrats «Perspektive Bahn 2050» orientiert sich am Schutz des Klimas. Ziel ist, das Angebot so zu verbessern, damit mehr Menschen den öffentlichen Verkehr anstatt das eigene Autos nutzen. Mit Verkehrsverlagerung soll eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr auf 27 Prozent bis 2050 erreicht werden. Eine solche Steigerung des öV-Anteils ist nur durch einen massiven Angebotsausbau zu bewerkstelligen. Das grösste Potential ortet auch der Bundesrat bei den kurzen und mittleren Distanzen. Deshalb will er den öffentlichen Verkehr schwergewichtig innerhalb der Agglomerationen und in den intermediären Siedlungsräumen ausbauen. Hier soll das Verlagerungspotenzial durch Angebotsverbesserungen wie Verdichtungen, direkten Verbindungen, bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, Qualitätssteigerung und Ausbau ausgeschöpft werden.

Ohne die entsprechenden finanziellen Mittel für den RPV wird es nicht möglich sein, diese Strategie umzusetzen. Und aus Sicht der GRÜNEN sind Tarifierhöhungen als Kompensation der Beitragskürzungen kontraproduktiv. In den letzten Jahrzehnten haben die Preise im öffentlichen Verkehr stärker zugenommen als die Teuerung, während die Preise beim motorisierten Individualverkehr gleich geblieben und zeitweise sogar gesunken sind. Mit weiteren Tarifierhöhungen würde die Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr gefördert, was den verkehrlichen sowie den klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen widerspricht.

Wir danken für die Kenntnisnahme. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



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

Bundesamt für Verkehr BAV
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Ausgangslage

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von Fr. 3'849.4 Millionen und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Millionen eine Lücke von rund Fr. 350 Mio. Selbst das BAV hält im erläuternden Bericht fest, dass dies einem Unterschied von 9 Prozent entspricht (S. 29).

Dies trotz der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr (öV) – insbesondere in Bezug auf seinen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem der Schweiz – wichtige Aufgaben zu

bewältigen hat. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots muss der Modalsplitanteil des öVs gesteigert, sowie der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der öffentliche Verkehr beim Tourismusverkehr eine stärkere Rolle einnimmt.

In Anbetracht dieser wichtigen Zielsetzungen ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Einschätzung der Kostenentwicklung

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 wird von der öV-Branche deutlich weniger optimistisch beurteilt als vom Bundesrat.

Branchenintern aktualisierte Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf, den das BAV im Herbst 2023 erhoben hatte, in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändert hat. Es kann nicht von substantiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante Entscheide wurden bereits getroffen, beispielsweise die Rollmaterialbestellung, und eine Rückabwicklung ist somit nicht mehr machbar.

Auch zeigt das VöV-Positionspapier [«Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs»](#) vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht die Branche davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem jährlichen realen Kostenanstieg von rund sechs Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Folgekosten für Fahrzeuge und Depotausbauten, Dekarbonisierung, Cyber Security, etc.).

Ertragsentwicklung

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich für 2023 und 2024 als zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 eingeflossen.

Wir folgen der Argumentation des erläuternden Berichts, dass dank dem Ausbau des Angebots von durchschnittlich einem Prozent pro Jahr und der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung des öV-Modalsplitanteils ein überdurchschnittliches Ertragswachstum zu erwarten ist.

Konkret prognostiziert die Branche im erwähnten Positionspapier einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.

Sehr kritisch sehen wir die Bemerkung im erläuternden Bericht (S. 30), wonach die Transportunternehmen aufgefordert werden, neben der Optimierung ihrer Kosten, mehr Verkehrseinnahmen zu erzielen, «beispielsweise über eine Tarifierhöhung». Grundsätzlich sind

wir zwar der Ansicht, dass der Verkehr allgemein und damit auch der öffentliche Verkehr die Nutzenden etwas kosten darf. Allerdings hat sich das Verhältnis der Preise des öffentlichen Verkehrs einerseits und des motorisierten Individualverkehrs andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tarifierhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt (siehe dazu den [Newsletter der Preisüberwachung vom September 2024](#)). Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den motorisierten Individualverkehr Vorschub geleistet wird. Eine Tarifierhöhung stellt derzeit eine ultima ratio dar und darf sicher nicht als Ersatzmassnahme für gekürzte Bundesgelder von den Transportunternehmen eingefordert werden.

Benötigte Abgeltungen im Schweizer öV

Aus den bereits erläuterten Kosten- und Ertragsentwicklungen lassen sich die Auswirkungen auf die **jährlich** benötigten Abgeltungen ableiten: Sechs Prozent reale Kostensteigerung abzüglich drei Prozent Ertragssteigerung durch die Transportunternehmen zuzüglich der Teuerung von einem Prozent führen zu einem jährlichen Abgeltungsmehrbedarf von rund vier Prozent. Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 2025 entsteht zudem ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.

Fazit

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit **um CHF 210 Millionen** zu erhöhen. Dies entspricht 60% der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von Fr. 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt – wie erwartet – positiv entwickelt und Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Die beiden Vorstösse für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs werden trotz Erhöhung des Verpflichtungskredits nicht umsetzbar sein. Die Vorstösse 20.3328 und 22.3229 sind deshalb weiter zu bearbeiten.

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO₂-Gesetz zur Verfügung stehenden separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um insgesamt ca. Fr. 30 Mio. entlasten. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits 2026-28 um CHF 240 Millionen notwendig.

Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebots Erweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht aus umweltpolitischer Sicht keinen Sinn und wird von uns entschieden abgelehnt.

Schliesslich erachten wir die im erläuternden Bericht (S. 29) stehende Aussage, die eine Änderung der Werte aufgrund der nächsten Budgetentwicklung nicht ausschliessen kann, als verantwortungslos und demokratiepolitisch problematisch. Eine solche Aussage ist demokratiepolitisch höchst problematisch, weil sie dem Bundesrat bereits im Vorneherein ein Hintertürchen offenhält, um den demokratischen Entschluss des Parlaments zu übergehen. Verantwortungslos ist sie zudem, weil eine solche Aussage den Transportunternehmen die Planungssicherheit ruiniert. **Wir ersuchen somit den Bundesrat, nicht aufgrund einer fiktiven Budgetkrise, demokratiepolitische Prozesse zu missachten.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

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

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vorlage beantragt die Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 3496 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) in den Jahren 2026–2028. Mit den luxuriösen, ausufernden Subventionen soll der Ausbau der Verkehrsleistungen über die bestehenden Leistungen hinaus und die Folgekosten der hierfür als notwendig erachteten Investitionen erwirkt werden.

Aus Sicht der SVP wird die Vorlage dahingehend abgelehnt, soweit die Kreditbegehren über die notwendigen Unterhaltskosten und die bisherigen Leistungen hinausgehen. Die SVP fordert einen Marschhalt bei der Kostenentwicklung, höhere Hürden für eine Bundessubvention sowie einen höheren Deckungsbeitrag aus den eigentlichen Verkehrserlösen.

Ausser Frage steht für die SVP die Wichtigkeit des regionalen Personenverkehrs. Die Entwicklung muss jedoch verhältnismässig sein und die Bundesfinanzen nicht um jeden (umweltpolitischen und den Individualverkehr konkurrenzierenden) Preis belasten. Bereits heute ist das Subventionssystem ein Fass ohne Boden und die einhergehende, ungebremste (Kosten-)Entwicklung ist mit Blick auf die unter Druck stehenden Bundesfinanzen weder angemessen noch verhältnismässig.

Aus Sicht der SVP sind Stand heute all die Begehrlichkeiten bezüglich Bahnausbauten ein kopfloser Ausbau der Infrastruktur, welcher eben gerade die Zukunft eines funktionierenden Personenverkehrs gefährdet. Der Nutzen von Ausbauten muss auf einem klaren Angebotskonzept basieren und einen erheblichen, deutlichen Nutzen bieten. Deshalb fordert die SVP eine sofortige Abkühlung des überhitzten Aktivismus und überhaupt eine Konzentration auf den Substanzerhalt.

Weiter halten wir fest, dass ein erheblicher Teil der Projekte die Dekarbonisierung betreffen – und somit Umweltpolitik als Gegenstand haben. Schön und gut, will man den Ersatz

der Dieselsebusse durch Elektrobusse – sprich neue Busse für in umweltpolitischer Sicht säumige, lokale Anbieter - subventionieren. Eine Notwendigkeit ist im Bericht jedoch nicht begründet, denn Dekarbonisierung ist nicht per se notwendiger Substanzerhalt. Zudem erhöhen Projekte, welche der «Energiestrategie 2050 des Bundes entsprechen» nicht automatisch die «Attraktivität des ÖV».

Unter dem Strich führen die angestrebten, kostspieligen Subventionen zu noch mehr Verwaltungs- und Unterhaltsaufwand, zu Ineffizienz und vor allem zu einer künstlichen Nachfrage nach bestimmten Verkehrsleistungen oder Dienstleistungen, die ohne Subventionen gar nicht existieren würden. Diese Tendenz spiegelt sich dann wiederum in einer aktualisierten «Entwicklung der Nachfrage im Regionalverkehr» in einem der nächsten Kreditbegehren wider. Aus Sicht der SVP muss zuerst einmal der Kostendeckungsgrad durch die Verkehrserlöse massiv gesteigert werden, bevor überhaupt ein bedeutsamer Ausbau ins Auge gefasst werden kann.

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

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Marcel Dettling
Nationalrat



Henrique Schneider



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

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
CH-3003 Berne

Par courriel :
finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 18 octobre 2024

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028 Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Dans votre courrier du 26 juin 2024, vous nous avez soumis l'objet cité en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Le projet d'arrêté fédéral propose un crédit d'engagement de 3496 millions de francs pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour la période 2026-2028. Ce financement vise à pérenniser l'offre actuelle, soutenir des projets de transition vers des véhicules électriques, et encourager des innovations dans les transports publics. Le crédit d'engagement pour les prestations de transport régional de voyageurs est fixé pour une durée de trois ans (2026-2028) au lieu des quatre années habituelles. Ce changement vise à harmoniser les périodes de commande des services TRV avec celles des conventions de prestation pour l'infrastructure ferroviaire.

Les communes jouent un rôle essentiel dans le domaine du transport régional de voyageurs. En tant qu'actrices clés dans l'élaboration de l'offre de transport, elles sont responsables de recueillir auprès de la population les informations nécessaires pour ajuster les services de manière à garantir une desserte à la fois efficace et équilibrée. **Les communes contribuent financièrement aux prestations de transport**, en partageant, avec les cantons, la charge du financement, selon les modalités prévues par les législations cantonales spécifiques. **Le financement de la Confédération pour le TRV est essentiel** afin de continuer à offrir un système de transports efficace, durable et de qualité dans un contexte de mobilité croissante aussi bien pour le travail que pour les loisirs. Les communes agissent également en ce sens, notamment en promouvant la mobilité douce et en réalisant des interfaces multimodales, permettant de passer facilement et confortablement d'un mode de transport à un autre, de même qu'en finançant une partie de l'offre de transports.

Afin de déterminer les moyens à allouer au TRV pour les années 2026–2028, l'Office fédéral des transports (OFT) a mené lors de l'été 2023 une enquête pour évaluer les besoins d'indemnités des entreprises de transports. Selon le rapport explicatif, le montant

nécessaire pour répondre aux besoins des entreprises de transports, déterminé sur la base de l'enquête de 2023, s'élève à 3849 millions de francs. Cependant, le Conseil fédéral propose d'allouer 3496 millions de francs pour le crédit d'engagement, **ce qui représente 9% de moins que ce dont les entreprises de transports auraient besoin** pour les années 2026-2028, invoquant notamment la situation financière actuelle de la Confédération.

L'ACS demande donc que **le crédit d'engagement soit augmenté de 353 millions de francs**, de sorte à répondre aux besoins d'indemnités relevés lors de l'enquête de l'été 2023 par les entreprises de transport, soit 3849 millions de francs au total. En effet, si le montant du crédit de 3496 millions de francs proposé par la Confédération considère notamment une hausse moyenne de 1% des indemnités pour tenir compte des besoins des entreprises non consultées et d'autres évolutions non encore planifiées, cette proposition reste toutefois insuffisante pour répondre aux besoins des entreprises de transport. **Un financement adéquat est nécessaire pour maintenir l'offre pour la desserte de base en transports publics** tout en tenant compte des objectifs de développement que la Confédération entend couvrir avec le crédit d'engagement pour le TRV, notamment en ce qui concerne le financement de projets d'innovation, le soutien accordé dans le domaine de l'électrification des véhicules, ainsi que le financement pour les transports touristiques, en réponse au postulat Clivaz 20.3328 « Stratégie nationale en faveur de l'amélioration de la desserte en transports publics vers les régions touristiques » et à la motion Maret 22.3229 « Le transport des touristes. Parent pauvre des transports publics ? ».

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

La directrice



Mathias Zopfi
Conseiller aux États

Claudia Kratochvil

Copie à : UVS, SAB



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

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 27. September 2024
TE / I 350

Stellungnahme der SAB zum Verpflichtungskredit zur Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 - 28

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktetes 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.

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.

Mit der vorliegenden Vorlage wird ausnahmsweise ein Verpflichtungskredit nur für drei statt vier Jahre beantragt. Die SAB unterstützt dieses Vorgehen, da damit eine Harmonisierung mit den Bestellperioden für die Infrastruktur erzielt werden kann.

Aufgrund der Umfrage bei den Transportunternehmen sowie aufgrund der Annahme eines Wachstums von 1% und einer Teuerung von ebenfalls 1% weist das BAV in den Vernehmlassungsunterlagen einen Finanzbedarf von 3,8494 Mrd. Fr. für den Zeitraum 2026

– 28 aus. Beantragt werden aber nur 3,496 Mrd. Fr. oder 353,4 Mio. Fr. (9%) weniger als der Bedarf.

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. Nach dem Einbruch in den Corona-Jahren 2021 und 22 hat die Nachfrage bereits wieder Werte erreicht, die höher liegen als in den Jahren vor der Pandemie. Die jährliche Zunahme liegt damit Corona-bereinigt deutlich über 1%.
- Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 25 entsteht beim Regionalverkehr ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.
- Die Aufträge für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs müssen ernst genommen werden und erfordern entsprechende Mittel (vgl. weiter unten).

Die SAB spricht sich deshalb für einen Verpflichtungskredit von 3'849,4 Mio. Fr. aus.

Mit der Vorlage reagiert der Bundesrat auch auf zwei Vorstösse zum touristischen Verkehr. Es handelt sich einerseits um das Postulat Clivaz 20.3328 für eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr sowie um die Motion Maret 22.3229 für eine verstärkte Förderung von Innovation im touristischen Verkehr. Aus Sicht des Bundesrates werden die beiden Vorstösse mit der vorliegenden Vorlage beantwortet. Die SAB teilt diese Auffassung nicht. **Die beiden Vorstösse zum touristischen Verkehr werden mit der Vorlage nicht beantwortet.**

Die SAB und der VöV hatten im Jahr 2021 ein gemeinsames Positionspapier zum touristischen Verkehr veröffentlicht. In diesem Positionspapier wird die Bedeutung des touristischen Verkehrs erläutert und aufgezeigt, wie dieser gestärkt werden kann. Das Postulat Dittli 21.4452 forderte daraufhin eine Definition des touristischen Verkehrs. Im Rahmen der Arbeiten am Postulatsbericht wurde erstmalig erfasst, welches Ausmass der touristische Verkehr überhaupt einnimmt. Der touristische Verkehr macht demnach rund 25% des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Nur rund ein Viertel des touristischen Verkehrs wird dabei mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt. Diese beiden Zahlen zeigen eindrücklich auf, dass beim touristischen Verkehr ein grosser Handlungsbedarf sowohl für die Verkehrspolitik als auch die Tourismuspolitik besteht. Diese beiden Politikbereiche müssen enger zusammenarbeiten. Das Ziel muss sein, den Anteil des öV am touristischen Verkehr weiter zu erhöhen. Das geht nur durch ein Zusammenspiel der touristischen Leistungsträger und der Transportunternehmen auf allen Ebenen und entsprechende Rahmenbedingungen. Die wenigen Ausführungen im Bericht zum Verpflichtungskredit genügen dafür nicht. Es braucht effektiv eine Strategie seitens des Bundes, so wie es das Postulat Clivaz fordert. Zudem muss die Innovationsförderung sektorübergreifend gestärkt werden, so wie es die Motion Maret fordert. Dazu kann auf bestehende Innovationsförderinstrumente wie die Förderprogramme des BAV, Innotour und Innosuisse abgestützt werden. Als sektorübergreifende Organisation stellt die SAB dem BAV dazu gerne ihr Fachwissen zur Verfügung.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Pius Kaufmann
Nationalrat

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - approuve, de manière générale, le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs, pour 2026 à 2028. Le transport régional de voyageurs est d'une importance capitale pour la desserte de base en transports publics. Cette importance est encore amplifiée, en raison d'une augmentation des besoins, notamment pour des déplacements professionnels, pour les loisirs, etc. Pour le SAB, il est donc indispensable que les moyens financiers à disposition, tant de la part de la Confédération que des cantons, soient constamment augmentés. D'autre part, le SAB estime qu'il est nécessaire de renforcer les prestations de transport dans le domaine touristique. En effet, actuellement, le trafic touristique représente donc environ 25% du volume total du trafic, alors que seul environ un quart de ce volume est assuré par les transports publics. Pour le SAB, il est nécessaire que la Confédération conçoive une stratégie à cet effet, en incluant des mesures novatrices.



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 11. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028
Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen 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, den Ausbau der Verkehrsleistungen über die bestehenden Leistungen hinaus und die Finanzierung der Folgekosten der hierfür als notwendig erachteten Investitionen (neues Rollmaterial, Sanierung von Unterhaltsanlagen, u.a.m.). Ebenfalls wird der Übergang zu elektrischen Fahrzeugen sowie die Sicherstellung der Finanzierung von Innovationsprojekten im öffentlichen Verkehr unterstützt.

Konkrete Bemerkungen

Höhe des Verpflichtungskredits: Für die Abgeltung der Leistungen des RPV wird vorgeschlagen, einen Verpflichtungskredit von 3496 Millionen Franken bereitzustellen. Aus dem Erläuterungsbericht des Bundesamts für Verkehr geht jedoch hervor, dass für die Jahre 2026 bis 2028 ein Abgeltungsbedarf von rund 3850 Millionen Franken besteht, was einer Unterdeckung von 118 Millionen Franken pro Jahr bedeutet. Es wird befürchtet, dass der enge Kreditrahmen negative Auswirkungen auf das öV-



Angebot haben wird und damit auch auf die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele sowie dass eine Kostenverlagerung zu den Kantonen und zu den Städten und Gemeinden folgt. Das Personenbeförderungsgesetz (Art. 30) schreibt jedoch vor, dass Bund und Kantone sich je zur Hälfte an der Finanzierung der erforderlichen Mittel für den regionalen Personenverkehr beteiligen.

Der Städteverband möchte zudem beliebt machen, die durch die Teuerung 2026 – 2028 induzierten zusätzlichen Kosten auf Basis der RPV-Gesamtkosten zu berechnen und im Finanzierungsbedarf zu berücksichtigen. Es wird befürchtet, dass es mit der Entwicklung des Verpflichtungskredits nicht möglich ist, die gemeinsam mit dem Bund geplanten Massnahmen zu finanzieren und die prognostizierte Teuerung zu decken. Von den Städten wird eine Erhöhung des Kredits zwischen 190 und 250 Mio. Franken vorgeschlagen.

Elektrifizierung: Die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs ist ein unabdingbarer Schritt hin zu einer klimagerechten Mobilität. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Revision des CO₂-Gesetzes nicht alle Begleitmassnahmen zur Förderung der elektrischen Antriebstechnologie in den Jahren 2025 bis 2030 abschliessend festgelegt sind. Gemäss Bericht wird davon ausgegangen, dass bis zu 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten für Elektrofahrzeuge übernommen werden. Aufgrund der Finanzierungsunsicherheiten durch die laufende Revision und die unterschiedlichen Bedürfnisse nach zusätzlicher Infrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge wird diese Übernahme als unzureichend erachtet.

Definition Überangebote: Von einer Stadt wird zudem gewünscht, die dem Verpflichtungskredit zugrundeliegende Definition von Überangeboten zu überarbeiten, um das mittel- bis langfristige Nachfragepotential regionaler, und insbesondere tangentialer Linien zu berücksichtigen. Die bisher vom Bund angewandte Methodik zur Berechnung von Überangeboten ist schematisch und berücksichtigt die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse nicht adäquat. Insbesondere in den grossen Agglomerationen ist auf tangentialen Buslinien auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ein attraktiver Takt erforderlich, um die Stadtzentren und primären öV-Knoten zu entlasten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm

Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

De : [Maeder Sabine](#)
À : [_BAV-FI Sekretariat](#)
Cc : [Schwarzenbach Andrea](#)
Objet : WG: Vernehmlassungsverfahren zum Verpflichtungskredit 2026 - 2028 / ouverture procédure projet de crédit d'engagement 2026 - 2028 / Avvio procedura di consultazione Credito d'impegno 2026 - 2028
Date : mercredi, 17 juillet 2024 13:30:13
Pièces jointes : [image001.png](#)
[image002.png](#)
[Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens Kantone.pdf](#)
[ouverture de la procédure cantons.pdf](#)
[Avvio della procedura di consultazione Cantoni.pdf](#)
[Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens.pdf](#)
[ouverture de la procédure.pdf](#)
[Avvio della procedura di consultazione.pdf](#)
Importance : Haute

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit zu diesem Vernehmlassungsverfahren Stellung nehmen zu können.

Da das Vernehmlassungsverfahren zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028 unsere Mitglieder nicht tangiert, verzichtet der Schweizerische Arbeitgeberverband auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse
Sabine Maeder

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



Von: finanzierung@bav.admin.ch <finanzierung@bav.admin.ch>

Gesendet: Montag, 1. Juli 2024 11:02

An: staatskanzlei@sk.zh.ch; info.regierungsrat@be.ch; staatskanzlei@lu.ch; ds.la@ur.ch; stk@sz.ch; staatskanzlei@ow.ch; staatskanzlei@nw.ch; staatskanzlei@gl.ch; info@zg.ch; chancellerie@fr.ch; relations.exterieures@fr.ch; kanzlei@sk.so.ch; staatskanzlei@bs.ch; LKA-RRBs@bl.ch; staatskanzlei@ktsh.ch; Kantonskanzlei@ar.ch; info@rk.ai.ch; info.sk@sg.ch; info@gr.ch; staatskanzlei@ag.ch; staatskanzlei@tg.ch; can-scdds@ti.ch; info.chancellerie@vd.ch; Chancellerie@admin.vs.ch; Secretariat.chancellerie@ne.ch; service-adm.ce@etat.ge.ch; chancellerie@jura.ch; mail@kdk.ch; info@die-mitte.ch; info@edu-schweiz.ch; info@mcge.ch; vernehmlassungen@evppev.ch; info@fdp.ch; gruene@gruene.ch; schweiz@grunliberale.ch; lorenzo.quadri@mattino.ch; gs@svp.ch; franziska.tlach@spschweiz.ch; info@sab.ch; verband@chgemeinden.ch; info@staedteverband.ch; info@economiesuisse.ch; bern@economiesuisse.ch; info@sgv-usam.ch; Verband <verband@arbeitgeber.ch>; info@sby-usp.ch; office@sba.ch; info@sbg.ch; politik@kfmv.ch; info@travailsuisse.ch; thierry.mueller@aev.gr.ch; christian.aebi@be.ch; alexandre.keller@bd.so.ch; Florian.Kaufmann@bl.ch; mobilitaet@bs.ch; benno.jurt@bs.ch; markus.meyer@sz.ch; eveline.spichtig@nw.ch; patrick.stoeklin@zg.ch; stefan.burgener@admin.vs.ch; Oliver.Engler@AR.CH; lukas.gunzenreiner@ar.ch; stefan.thalmann@tg.ch; simona.juri@ti.ch; dt-sm@ti.ch; david.favre@etat.ge.ch; gerald.persiali@vd.ch; pierre-yves.gruaz@vd.ch; hans-ruedi.rihs@ag.ch; markus.josi@gl.ch; rene.meyer@ktsh.ch; olivier.baud@ne.ch; service.transports@ne.ch; david.aseo@jura.ch; gregoire.cantin@fr.ch; josef.durrer@ow.ch; patrick.ruggli@sg.ch; marcel.gabathuler@vd.ai.ch; thomas.aschwanden@ur.ch; direktionssekretariat@zv.zh.ch; info@aagl.ch; rothenburg@autoag.ch; info@aags.ch; info@aagu.ch; info@appenzellerbahnen.ch; info@aletschbahnen.ch; info@autolinee.ch; info@afabus.ch; amsa@amsa.ch; info@botg.ch; besteller@busost.ch; rottal@eurobus.ch; info@arlsa.ch; damiano@arlsa.ch; d.schmidt@sernftalbus.ch; info@asmobil.ch; direktion@aargauverkehr.ch; info@avj.ch; info@awa-bus.ch; kontakt@busaarau.ch; hans-rudolf.zumstein@bgu.ch; info@busland.ch; direktion@bls.ch; info@blt.ch; info@blwe.ch; info@jungfrau.ch; info@bogg.ch; info@busost.ch; info@schneiderbus.ch; info@braunwaldbahn.ch; info@bsu.ch; info@bus-ag.ch; direktionsassistent@byb.ch; mail@bamertbus.ch; direction@televercorin.ch; info@cgn.ch; information@les-cj.ch; fart@centovalli.ch; forch@forchbahn.ch; info@flpsa.ch; mail@wirzweli.ch; admin.leb@t-l.ch; gemeinde@bellwald.ch; admin.lke@embd.ch; info@llbreisen.ch; info@meiringen-hasliberg.ch; gemeinde@eischoll.ch; lrf@feldis.ch; verwaltung@unterbaech.ch; gemeinde@staldenried.ch; luftseilbahn@haldi-uri.ch; info@schilthorn.ch; gemeinde@oberems.ch; info@flumserbergbahnen.ch; info@mbc.ch; info@mgbahn.ch; info@goldenpass.ch; info@goldenpass.ch; info@niederhorn.ch; nstcm@tpnov.ch; public.affairs@postauto.ch; rbl@eurobus.ch; info@rbs.ch; info@regionalps.ch; info@regibus.ch; info@rhh.ch; info@rvbw.ch; info@sbb-deutschland.de; Luergen.Marquardt@deutschebahn.com; stadtbus.winterthur@win.ch; stellungnahmen@sbb.ch; info@cie-smc.ch; info@funisolaire.ch; info@lakelugano.ch; vernehmlassung@sob.ch; ernst-betschart@bluewin.ch; info@stibus.ch; info@stoos.ch; kommunikation@bernmobil.ch; info@szu.ch; commune@dorenaz.ch; info@televerbier.ch; hallo@thurbo.ch; secdir@t-l.ch; info@tmrsa.ch; info@tpc.ch; tpf@tpf.ch; veillejuridique@tpg.ch; info@tpnov.ch; rferroni@tpls.ch; info@travys.ch; info@iserables.ch; info@transn.ch; info@seelisberg.com; info@theytaz-excursions.ch; finances@vb-tpb.ch; vbd@davos.gr.ch; info@vbg.ch; mail@vbl.ch; vbsg@stadt.sg.ch; direktion@vbsh.ch; vbz-ds-support@vbz.ch; ServiceClientele@vmcv.ch; info@vzo.ch; info@jungfrau.ch; info@zentralbahn.ch; info@zbb.ch; ahoi@zsg.ch; info@zvb.ch; nicolas.rerat@tpf.ch; valerie.chanez@frimobil.ch; rb@unireso-lemanpass.com; Dougoud.Rebecca@unireso.com; info@ondeverte.ch; Muriel.Widmer@ondeverte.ch; steve.nussbaumer@carpostal.ch; antonio.massa@jura.ch; michel.jerome@mobilis-vaud.ch; bonzon.roland@mobilis-vaud.ch; info@arcobaleno.ch; denise.gioli@arcobaleno.ch; Sascha.Streule@bus-ag.ch; daniel.hirt@mylibero.ch; christine.neuhaus@a-welle.ch; sabrina.meister@rhh.ch; urs.braegger.ovreporting@ostwind.ch; markus.flueckiger@vvl.ch; marco.schurtenberger@vvl.ch; manuela.gisler@aags.ch;

Patricia.Kottmann@zvb.ch; philipp.hofmann@zvb.ch; adrian.brodbeck@tnw.ch; geschaefsstelle@tnw.ch; ruedi.burger@transreno.ch; eva.hostettler@sbb.ch; geschaefsstelle.z-pass@sbb.ch; Lukas.Tenger@zvz.zh.ch; info@allianceswisspass.ch; info@bpuk.ch; info@inclusion-handicap.ch; info@litra.ch; sekretariat.ostschweiz@igoev.ch; geschaefsstelle@igoev.ch; stephan.maurer@igoev.ch; info@koev.ch; info@fdk-cdf.ch; info@ouestrail.ch; info@pro-bahn.ch; info@railplus.ch; stellungnahmen@sbb.ch; info@svi.ch; astag@astag.ch; info@stv-fst.ch; info@seilbahnen.org; swissrail@swissrail.com; info@voev.ch; info@zrk.ch; info@sbsag.ch

Betreff: Vernehmlassungsverfahren zum Verpflichtungskredit 2026 - 2028 / ouverture procédure projet de crédit d'engagement 2026 - 2028 / Avvio procedura di consultazione Credito d'impegno 2026 - 2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Mesdames, Messieurs,

Gentili signore e signori,

Der Bundesrat hat das UVEK am 26. Juni 2024 beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 durchzuführen

Le 26 juin 2024, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national et les autres milieux intéressés sur le projet de crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.

il 26 giugno 2024 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere la suddetta procedura di consultazione presso i Cantoni, i partiti, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia e altri ambienti interessati.

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis **18. Oktober 2024**.

La période de consultation dure jusqu'au **18 octobre 2024**.

La procedura di consultazione si concluderà il **18 ottobre 2024**.

Elektronische Zustelladresse für Stellungnahmen:

finanzierung@bav.admin.ch

Adresse électronique pour la transmission des prises de position

finanzierung@bav.admin.ch

Indirizzo elettronico per l'inoltro del parere:

finanzierung@bav.admin.ch

Die relevanten Unterlagen für die Vernehmlassung finden Sie direkt unter dem folgenden Link:

[Laufende Vernehmlassungen | Fedlex \(admin.ch\)](#)

Vous trouverez les documents relatifs à la consultation en cliquant sur le lien suivant :

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

Trovate qui tutta la relativa documentazione:

[Procedura di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

Die Medienmitteilung vom 26. Juni 2024 finden Sie hier:

[Bundesrat sieht 3,5 Milliarden für den Regionalverkehr in den Jahren 2026-2028 vor \(admin.ch\)](#)

Le communiqué de presse du 26 juin 2024 se trouve ici :

[Le Conseil fédéral propose 3,5 milliards pour le transport régional pour les années 2026 à 2028 \(admin.ch\)](#)

Il comunicato stampa del 26 giugno 2024 è disponibile qui:

[Il Consiglio federale prevede di destinare ai trasporti regionali 3,5 miliardi negli anni 2026–2028 \(admin.ch\)](#)

Freundliche Grüsse

Meilleures salutations

Distinti saluti

Bundesamt für Verkehr

Office fédéral des transports

Ufficio federale dei trasporti

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

18. Oktober 2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028: Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni haben Sie uns eingeladen, zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs (RPV) bis ins Jahr 2028 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse bündelt die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt etwa 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Unternehmen und ihre rund 2 Mio. Angestellten sind täglich auf einen funktionierenden öffentlichen Verkehr in der Schweiz angewiesen. Insofern besteht ein grosses Interesse an einem nachhaltigen RPV.

- economiesuisse befürwortet den vorgeschlagenen Verpflichtungskredit grundsätzlich. Eine stetige Finanzierung des RPV ist für die Schweiz eine lohnende Investition.
- Dennoch ist das strukturelle Ausgabenwachstum in diesem Bereich problematisch. Der Bund sollte von den Bestellern und Verkehrsunternehmen verbindliche Massnahmen einfordern, um die Abgeltungen zu stabilisieren, die Vollkosten pro Personenkilometer zu senken und den Kostenanteil der Nutzenden zu erhöhen. Nur so bleibt der RPV in der Spur.
- Ergänzend sollte der RPV einen Beitrag an die Haushaltsbereinigung leisten, so wie dies vom Bundesrat basierend auf dem Expertenbericht Gaillard vorgeschlagen wurde. Dazu gehört insbesondere ein effizienterer Einsatz der zur Verfügung stehenden Abgeltungen.
- Mittel- bis langfristig ist die Verbundsaufgabe RPV zumindest teilweise zu entflechten. Dies stärkt die fiskalische Äquivalenz und sorgt für eine bessere Übereinstimmung von Bestellkompetenzen und Finanzierungspflichten.

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

RPV bleibt wichtiges Element des Gesamtverkehrssystems

Wie in den vergangenen Verpflichtungsperioden steht die Bedeutung des öffentlichen Regionalverkehrs für die Wirtschaft ausser Frage. Der RPV ist ein Eckpfeiler des Schweizer Mobilitätssystems und trägt damit auch zur wirtschaftlichen Standortattraktivität bei. Um diese Funktion erhalten und ausbauen zu können, ist eine rollende Planung mit regelmässigen Verpflichtungskrediten weiterhin ein sinnvoller Lösungsansatz. Damit kann der Staat nicht zuletzt eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung anstreben.

Verbindliche Effizienzmassnahmen sind notwendig

Die RPV-Abgeltungen wachsen seit Jahren überdurchschnittlich stark an. Während bis 2019 eine kurzzeitige Stabilisierung zu beobachten war, hat die Covid-Pandemie zu einem sprunghaften Anstieg geführt. Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit findet das Kostenwachstum auf neuem Niveau seine Fortsetzung. Man kann dem Regionalverkehr zugutehalten, dass den steigenden Kosten auch ein wachsendes Leistungsangebot gegenübersteht. Wie der erläuternde Bericht zur Vorlage darlegt, blieben die Abgeltungen pro Personenkilometer relativ konstant. Als Effizienzmass viel relevanter sind jedoch die Vollkosten pro Personenkilometer. Diese sind seit 2012 um rund 10 Prozent angestiegen, deutlich mehr als die Teuerung im gleichen Zeitraum. Es ist nach wie vor kaum nachvollziehbar, dass die Massentransportmittel des öffentlichen Verkehrs trotz steigenden Passagierzahlen keine echten Skaleneffekte generieren können. Das System scheint mit jedem neuen Fahrgast teurer zu werden, obwohl es eigentlich günstiger werden sollte. Insofern begrüssen wir es, dass der Bundesrat von den Transportunternehmen Effizienzsteigerungen fordert. Diese müssten allerdings verbindlicher daherkommen und an klare, regelmässig überprüfbare Ziele und Kennzahlen geknüpft sein. Die Rückkehr zur Stabilisierung des Abgeltungsbedarfs sowie handfeste Massnahmen zur Senkung der Vollkosten pro Personenkilometer sind unumgänglich, um eine nachhaltige RPV-Entwicklung sicherzustellen.

Solidarischer Beitrag an die Haushaltsbereinigung

Der Bericht der Expertengruppe Aufgaben- und Subventionsüberprüfung vom 25. August fordert eine Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrads im RPV um 2.5 Prozent, die für den Bund zu Einsparungen im zweistelligen Mio.-Bereich führen würden. Der Bundesrat hat am 20. September entschieden, den Vorschlag der Expertengruppe weiterzuverfolgen. Wir begrüssen dieses Vorgehen explizit und fordern eine Berücksichtigung dieses Beitrags an die Haushaltsbereinigung in der Botschaft zum Verpflichtungskredit RPV. Einerseits ist ein höherer Eigenfinanzierungsgrad an sich verursachergerecht. Andererseits steht es den Transportunternehmen frei, diese sehr moderate Erhöhung mit Effizienzsteigerungen oder höheren Ticketpreisen auszugleichen. Die Ambition muss eindeutig Ersteres sein.

Entflechtung der Verbundaufgabe RPV

Am 21. Juni haben der Bundesrat und die Konferenz der Kantonsregierungen das Mandat mit den Eckwerten für das Projekt «Entflechtung 27» verabschiedet. Unter den 21 zu überprüfenden Verbundaufgaben befindet sich auch der RPV. Wir begrüssen diese Ankündigung sehr, nicht nur im Sinne eines gesunden Finanzhaushalts, sondern auch für die langfristige Sicherung eines nachhaltig finanzierten Regionalverkehrs. Die Stärkung der fiskalischen Äquivalenz durch eine teilweise oder vollständige Aufgabenentflechtung ist das beste Mittel, um sicherzustellen, dass jeder in Abgeltungen investierte Franken seine maximale Wirkung entfaltet.

Weitere Reformvorschläge zur Optimierung des «Systems RPV»

economiesuisse hat sich bereits im Frühjahr 2019 ausführlich zum Reformbedarf im öffentlichen Regionalverkehr geäußert.¹ 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 verschiedenen Missbrauchsfälle, in denen Transportunternehmen zu hohe Subventionen bezogen haben, 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 ggf. 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. Das Personenbeförderungsgesetz würde die Grundlage für mehr Ausschreibungen bieten, im Busbereich sieht es diese sogar als Regelfall vor. Dieser rechtliche Spielraum sollte in der Praxis stärker genutzt werden.
- **Wirtschaftlichkeitskriterien überarbeiten:** Die Schwelle für die Abgeltungsberechtigung von RPV-Linien 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.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Umwelt, Energie und Infrastruktur



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Umwelt, Energie und
Infrastruktur

- Kopie an: Eidgenössische Finanzverwaltung EFV

¹ Siehe: Dossierpolitik economiesuisse "Stellschrauben für Systemverbesserungen"

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 24. September 2024

Zuständig: Céline Bienz
Sekretariat: Jeannette Saurer
Dokument: 240924_RPV_Verpflichtungskredit_
UVEK.pdf

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

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. Juni 2024 laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Der Schweizer Bauernverband lehnt die Aufstockung des Verpflichtungskredites aus finanzpolitischen Gründen ab. Wir nutzen die Gelegenheit, um zu betonen, dass dringender Handlungsbedarf betreffend invasive Neophyten besteht. Die unzureichende Bekämpfung von invasiven Neophyten, insbesondere auf den Flächen des öffentlichen Verkehrs, stellt Umwelt und Landwirtschaft vor grosse Herausforderungen, sei es in der Produktion als auch im Erhalt der einheimischen Biodiversität. Fliegen jedes Jahr von umliegenden Flächen Samen auf die Landwirtschaftsflächen ein, so kann die Bekämpfung der invasiven Neophyten langfristig nicht gelingen. Den Landwirten drohen Ertragseinbussen, Biodiversitätsverluste und teilweise Direktzahlungskürzungen, wenn sich die Neophyten auf ihren Flächen stark ausbreiten. Durch die Verbreitung von invasiven Neophyten auf den Flächen des öffentlichen Verkehrs entstehen immense Schäden für die Bauernfamilien, aber auch für die einheimische Biodiversität und die Öffentlichkeit.


Der SBV fordert daher, dass die Bekämpfung von invasiven Neophyten, die für die Landwirtschaft relevant sind, konsequent durchgeführt wird. Für die Bekämpfung sollen innerhalb des Verpflichtungskredites die nötigen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Prioritär sollen Flächen bekämpft werden, die an landwirtschaftliche Nutzflächen grenzen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Schweizer Bauernverband



Markus Ritter
Präsident



Martin Rufer
Direktor

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 18.10.2024

Verpflichtungskredit regionaler Personenverkehr für die Jahre 2026-2028: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung und verweist darüber hinaus auf die weitergehende Stellungnahme des ihm angeschlossenen Verbands SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) analysierte in einem bewährten Prozess die bei den Transportunternehmen (TU) und Kantonen erhobenen Daten, um den Abgeltungsbedarf für den Regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2026-2028 abzuschätzen und die Mittel entsprechend festzulegen. Dabei ergab sich ein Gesamtvolumen von 3849 Millionen Franken. Wie schon für die vorangehende bzw. aktuell laufende Periode, schlägt der Bundesrat mit dieser Vernehmlassung nun jedoch einen um fast 10 Prozent bzw. 350 Millionen tieferen Verpflichtungskredit vor (3496 Millionen Franken). Diese pauschale Kürzung – angewandt auf das Instrument der Verpflichtungskredite, deren spätere Unterschreitung ohnehin jeweils eine Möglichkeit bleibt – ist unseres Erachtens in mehrerlei Hinsicht falsch:

- Die Erwartungen an den öV sind sehr hoch. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots soll der Modalsplit-Anteil des öV gesteigert, der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. In Anbetracht dieser Zielsetzung ist der veranschlagte Verpflichtungskredit zu tief angesetzt.
- Bezüglich Kostenentwicklung geht der Bundesrat gemäss – unseres Erachtens sehr nachvollziehbarer – Einschätzung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) von zu optimistischen Annahmen aus. Beispielsweise ist das Einspar- und Priorisierungspotenzials in der Periode 2026-2028 viel geringer als im erläuternden Bericht angenommen. Denn viele relevante Bestellungen wurden bereits getätigt und eine Rückabwicklung ist z.B. bei Rollmaterialbestellungen nicht mehr machbar.

- Ein weiterer Punkt betrifft die vorgesehene Förderung von Projekten zur Umsetzung der Energiewende im öffentlichen Verkehr, also insbesondere des Ersatzes von dieselbetriebenen Bussen mit Elektrobussen: Weil genau dafür gemäss beschlossenenem neuem CO2-Gesetz jährlich 47 Millionen vorgesehen sind, geht der Bundesrat für die RPV-Abteilungen zu diesem spezifischen Zweck von "deutlich reduzierten Folgekosten" aus. Das heisst im Klartext: Was mit dem CO2-Gesetz bewusst als zusätzliche Förderung beschlossen wurde, soll nun durch die Hintertür teilweise wieder aus dem RPV-Verpflichtungskredit gestrichen werden. Dies entspricht weder dem geäusserten Willen der Bevölkerung noch den Klimazielen des Bundes.

Vor diesem Hintergrund fordert der SGB eine Aufstockung des Verpflichtungskredits auf die Summe des ursprünglich vom BAV eruierten Gesamtbedarfs (gesamthaft 3849 Millionen Franken).

Abschliessend möchten wir an dieser Stelle Folgendes bemerken: Wie aus den Vorentscheiden des Bundesrats zur Umsetzung der Vorschläge der "Expertengruppe zur Bereinigung des Bundeshaushalts" ersichtlich wurde, ist die komplette Streichung bzw. Nichteinführung der oben erwähnten, vom Volk mit dem CO2-Gesetz beschlossenen Mittel für die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Zudem soll auch auf die beschlossene Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (jährlich 30 Millionen für Nachtzüge) verzichtet werden. Ein solches Vorgehen wäre unseres Erachtens nicht nur verkehrs- und klimapolitisch falsch, sondern auch rechtswidrig. Es muss daher davon abgesehen werden.

Im Übrigen lehnt der SGB auch jenen vom Bundesrat bereits validierten Vorschlag der "Expertengruppe Sparpaket" rundweg ab, die RPV-Beiträge des Bundes grundsätzlich pauschal zu kürzen und durch höhere öV-Tarife zu kompensieren. Dadurch würde die Kaufkraft der öV-Nutzenden – das ist zu einem Grossteil die arbeitende Bevölkerung – zusätzlich unnötig und empfindlich belastet. Höhere öV-Tarife öffnen die Kostenschere zwischen öV und motorisiertem Individualverkehr zudem noch mehr, was den klima- und energiepolitischen Zielen des Bundes klar zuwiderläuft.

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

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024 sgv-ml/ym

Vernehmlassungsantwort: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 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 der Vorlage werden die Mittel zur Abgeltung der ungedeckten Kosten im Regionalen Personenverkehr (RPV) – wovon der Bund 50 Prozent trägt – für die Jahre 2026-2028 festgelegt. Dafür ist ein Verpflichtungskredit von rund 3.5 Milliarden Franken vorgesehen. Ziel der Finanzierung ist es ausserdem, den Ausbau der Verkehrsleistungen sicherzustellen, inklusive der dafür notwendigen Investitionen. Ausserdem soll der Übergang hin zu elektrischen Fahrzeugen eingeleitet werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Vorlage.

Der RPV leistet einen wesentlichen Beitrag für die Stabilität des Verkehrsnetzes Schweiz. Dies ist nicht nur wichtig für die Erschliessung der Regionen, sondern trägt auch zur Attraktivität des Standorts Schweiz bei. Aus diesem Grund teilen sich die Kantone und der Bund die Finanzierungsverpflichtung für die ungedeckten Kosten.

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

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Per Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Bus und Service AG
Comercialstrasse 20
7000 Chur
bus-ag.ch

Christian Saxer
Leiter Finanzen
T +41 81 254 40 43
christian.saxer@bus-ag.ch

Chur, 15. Oktober 2024

Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028; Stellungnahme Bus und Service

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Ihre Unterlagen zur Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 studiert und nehmen dazu gerne Stellung.

Der regionale Personenverkehr ist ein essenzieller Bestandteil des Erfolgsmodells des schweizerischen öffentlichen Verkehrssystems: Er entlastet die Strassen, schont die Umwelt, sichert im gesamten Land ein attraktives Grundangebot an Mobilität, stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz und fördert den nachhaltigen Tourismus. Er ist deshalb von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Zudem sind seine Kosten im Vergleich zu den jährlichen Aufwendungen für die schweizerische Bahninfrastruktur bescheiden.

Der Bundesrat sieht zwar vor, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026-2028 etwas zu erhöhen. Aus unserer Sicht ist der vorgesehene Kreditumfang von 3'496 Millionen Franken allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit soll deshalb moderat erhöht und an die Teuerung angepasst werden. Nur so können die Klimaziele des Bundes erreicht werden. Die Schweiz hat sich im Pariser Klimaabkommen verpflichtet, bis 2030 ihren Treibhausausstoss zu halbieren. Dies bedingt auch eine markante Zunahme des Modalsplits des öffentlichen Verkehrs. Die in Vorlage angedeutete Zwang zur Repriorisierung von Vorhaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wegen Mittelknappheit steht dazu im Widerspruch.

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt 353 Millionen Franken unter der Bedarfserhebung, die das BAV bei den Transportunternehmen durchgeführt hat. Nach unserer Einschätzung kann maximal die Hälfte des eingegebenen Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse kompensiert werden. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits in der Vergangenheit auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026-2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann. Dies umso mehr, als Tarifierhöhungen im öV wegen der Konkurrenzsituation zum motorisierten Individualverkehr enge Grenzen gesetzt sind und zudem der Preisüberwacher bereits das heutige Tarifniveau in Frage stellt.

BUS UND SERVICE AG

Zudem sind die Folgekosten der beschlossenen Massnahmen zu berücksichtigen, wie beispielsweise die beschlossene Dekarbonisierung im Busbereich, welche zu höheren Anschaffungs- und damit Abschreibungs- und Finanzierungskosten beim Ersatz von Autobussen führt: Die dafür in den nächsten Jahren anfallenden Kosten (2023-2034 kumulierte Mehrkosten bis zu 1.6 Mia. Franken gemäss Bericht des Bundesrates zu Postulats19.300 KVFNR) wie auch der Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer (70 Mio. Franken pro Jahr) werden unserer Ansicht nach im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Weiter wird allein die vom BAV prognostizierte Teuerung in Höhe von jährlich 1 % einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen als aktuell im Verpflichtungskredit berücksichtigt.

Ebenso wenig sind die Mehrkosten der dringend nötigen Anpassung der Berechnungsmethodik bei sogenannten Überangeboten berücksichtigt. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Die Berechnungsmethodik sollte daher schnellstmöglich angepasst werden.

Wir schlagen deshalb vor, den Verpflichtungskredit um 200 Millionen Franken zu erhöhen, damit der gesetzlich vorgegebene RPV-Bundesanteil von 50% auch künftig eingehalten werden kann, ohne dass Angebotsreduktionen ins Auge gefasst werden müssen.

Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, dass die von den Kantonen vorgesehenen Angebotsverbesserungen auch umgesetzt werden können, welche angesichts der Klimaziele sowie der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung dringend nötig sind.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme sowie der Berücksichtigung unserer Überlegungen und Anträge.

Beste Grüsse und allzeit gute Fahrt!

Bus und Service AG



Ralf Kollegger
Unternehmensleiter



Christian Saxer
Leiter Finanzen

Post CH AG
Kommunikation
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 10 35
www.post.ch

K, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Datum 9. Oktober 2024
Ihre Nachricht
Kontaktperson Marlene Brot
E-Mail marlene.brot.1@postauto.ch
Direktwahl +41 58 341 08 70

Stellungnahme PostAuto im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir begrüssen, dass mit dem Verpflichtungskredit ein Instrument geschaffen wurde, das für alle Beteiligten in dieser Sparte mittelfristige Planungssicherheit und Verbindlichkeit schafft. Darüber hinaus möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

Eine faire Mittelverteilung zwischen Strasse und Schiene ist zentral

Wir teilen die Einschätzung des Verbands öffentlicher Verkehr, dass der beantragte Rahmenkredit unter Berücksichtigung der geplanten Rollmaterialinvestitionen und Angebotsausbauten nicht ausreichen wird und stimmen den in der Stellungnahme des VÖV erwähnten Ausführungen zur Kosten- und Ertragsentwicklung zu. Insbesondere im Bahnbereich gibt es zahlreiche Investitionsfolgekosten, welche einen erheblichen Mehrbedarf an Abgeltungen zur Folge haben. Wir weisen darauf hin, dass dieser Mehrbedarf im Bahnbereich nicht zulasten der Abgeltungssumme im Busbereich gehen darf.

Für die Dekarbonisierung müssen genügend Mittel zur Verfügung stehen

Als PostAuto streben wir an, eine wichtige Rolle bei alternativen Antriebsformen zu übernehmen und bis 2035 vollständig fossilfrei zu sein. Wir begrüssen und anerkennen, dass ab 2025 ein Teil der zusätzlichen Investitionskosten für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen aufgrund des CO₂-Gesetzes vom Bund übernommen wird. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass wir für den verbleibenden Teil der Mehrkosten weitere zusätzliche Mittel benötigen werden. Eine Verzögerung der Dekarbonisierung oder der Verzicht auf die Elektrifizierung von Buslinien steht im Widerspruch zu den Klima- und Energiezielen von Bund und Kantonen, weshalb diese Ausgaben nicht aufgeschoben werden sollen.

PostAuto leistet einen wesentlichen Beitrag zur Kostenreduktion

Wir sind uns bewusst, dass das Bundesbudget unter grossem Druck steht. Deshalb haben wir beispielsweise sehr viel in die Kundengewinnung investiert und unter anderem bedarfsorientierte Angebote weiterentwickelt. Zudem wollen wir im Rahmen einer Neuorganisation Synergien und Ressourcen innerhalb des Postkonzerns besser nutzen.

Keine Verschlechterung der Effizienz im RPV feststellbar

Die Gründe für die höheren Abgeltungen pro Personenkilometer sind vielfältig und nicht auf eine sich verschlechternde Effizienz zurückzuführen. So tragen Angebotsausbauten, die Teuerung und Investitionen in neue Technologien (z. B. Elektromobilität) zu einem grossen Teil zu den steigenden Abgeltungen pro Personenkilometer bei. Eine abnehmende Effizienz auf Seiten der Transportunternehmen ist dagegen nicht feststellbar. Zudem befinden sich die Transportunternehmen aktuell in einer weniger komfortablen Lage als von Ihnen angenommen. Die aus der Coronavirus-Pandemie entstandenen Defizite wurden auch aus der gemäss Artikel 36 PBG gebildeten Spezialreserven finanziert, weshalb wir, wie auch andere Transportunternehmen, heute nicht mehr über Reserven verfügen.

Neben der Teuerung beeinflussen weitere Indikatoren das Entschädigungsniveau

Das BAV traf in Bezug auf die Teuerung die gleichen Annahmen wie der Bund im Finanzplan. Wir weisen darauf hin, dass noch weitere kostentreibende Effekte wie beispielsweise die Erhöhung des Marktzinsniveaus oder die für Gesamtarbeitsverträge relevanten steigenden Versicherungsprämien berücksichtigt werden sollten. Die öV-Branche rechnet in einem mittleren Szenario von einem inflationsbereinigten Kostenanstieg von etwa 30 Prozent bis 2035. Wir bitten Sie, die dem Rahmenkredit zu Grunde liegenden Angaben bezüglich Teuerung kritisch zu prüfen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG
CEO

Christian Plüss

PostAuto AG
Leiter Finanzen

Benno Bucher

Rhätische Bahn AG
Geschäftsbereich 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)
Kochergasse 6
3003 Bern

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

Chur, 3. Oktober 2024

Stellungnahme RhB zu «Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028»

Allegra, sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Einladung vom 1. Juli 2024 wurde auch die Rhätische Bahn AG (RhB) eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Einleitende Bemerkungen

Die RhB hat Kenntnis von der Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und dabei tatkräftig mitgearbeitet. In diesem Sinne unterstützen wir die Stellungnahme voll und ganz. In unserer individuellen Stellungnahme möchten wir den finanziellen Handlungsbedarf bezüglich den grossen Substanzerhalt- und Erneuerungsinvestitionen sowie die punktuellen Angebotsausbauten, die in dem kommenden Jahre uns beschäftigen werden, in Erinnerung rufen.

Sicht RhB

Die RhB ist sich der angespannten Finanzsituation des Bundeshaushaltes bewusst und unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion des Abgeltungswachstums. Die RhB unternimmt gleichermassen grosse Anstrengungen, die bestellten Leistungen möglichst effizient und kostengünstig zu erbringen. Gleichzeitig sind die Erwartungen an den öV sehr hoch. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum punktuellen Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebotes soll der Modalsplitanteil des öV gesteigert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem unterstützt die RhB massgeblich die Entwicklung und Förderung des Freizeit- und Tourismusverkehrs, also ein grosser Wertschöpfungsfaktor und -motor für den Kanton Graubünden und die ganze Schweiz. Mit unseren Haupt-Produkten

und -marken «Bernina Express», «Glacier Express» und «Unesco Welterbe RhB» sind wir bestens bekannt und vernetzt in der Schweiz und weltweit. Die Anforderung, all diesen Punkten gerecht zu werden, ist gross, dafür braucht es auch die nötigen Investitionen und Abgeltungen.

In Anbetracht dieser Zielsetzung ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 beurteilt die RhB deutlich weniger optimistisch als der Bundesrat.

In einer Umfrage vom BAV (Herbst 2023) hat die RhB den Mehrbedarf an Abgeltung angemeldet und einzeln dokumentiert. Dabei geht es um die Erneuerung und Substanzerhalt des ganzen Fahrzeugparks (Bernina Express Wagen und Triebzüge, EW V, Aussichtswagen, RTZ), um die dafür dringend notwendige Anpassung und Modernisierung der Werkstätten (Landquart, Samedan, Poschiavo) und um punktuelle Angebotsanpassungen gemäss des vom Kantons beschlossenen schrittweisen Ausbaus «Retica 30». Auch eine erneute Prüfung der Auswirkungen hat den Zusatzbedarf an Finanzmitteln bestätigt. Es kann nicht von substanziiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante (Besteller-)Entscheide wurden auch bereits getroffen.

Auch das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» (siehe Beilage) vom Juni 2024 zeigt klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht die RhB davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem durchschnittlichen jährlichen Abgeltungsanstieg von rund 6-8 Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Unterhaltskosten, Energiekosten, Folgekosten für Fahrzeuge (Abschreibungen und Zinsen), Ausbau der Werkstätten, Abstellgleise, Investitionen zur Förderung der Digitalisierung, Cyber Security usw. usw.).

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich auch für die RhB für die Jahre 2022, 2023 und auch 2024 als deutlich zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 voll eingeflossen. Auch in Zukunft rechnen wir mit einem höheren jährlichen Zuwachs der Frequenzen und Erträgen.

Fazit und Position RhB

Trotz allen Anstrengungen resultiert ein erhöhter Abgeltungsbedarf für die Periode 2026-28 und auch in den Folgejahren.

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um CHF 210 Mio. zu erhöhen. Dies entspricht 60 Prozent der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von CHF 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt - wie erwartet - positiv entwickelt und Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Eine wachsende Schweiz braucht einen wachsenden öV. Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredites müssten die bei der RhB ausgewiesenen und dringend notwendigen Erneuerung- und Ersatzinvestitionen in Rollmaterial und Werkstätten sowie die bereits geplanten punktuellen öV-Angebots-erweiterungen und notwendigen Investitionen gestoppt bzw. hinausgeschoben werden.

Wir bitten Sie, auf unsere fachlich geführte Argumentation einzutreten und stehen Ihnen für zusätzliche Informationen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Silvio Briccola
Leiter Finanzen

Beilage VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs»

Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs

Positionspapier
Verband öffentlicher Verkehr VÖV





Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	2
2 ÖV-Markt- und Angebotsentwicklung in einer wachsenden Schweiz	4
3 Abgeltungseffizienz – Die Transportunternehmen haben die Kosten im Griff	6
4 Kostenentwicklung bis 2035	8
5 Effizienzmassnahmen der Transportunternehmen	12
6 Finanzielle Gesamtbetrachtung bis 2035: Verkehrserträge und Abgeltungsbedarf	14
7 Handlungsoptionen – und ihre Grenzen	16
8 Verantwortung des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden	18
9 Fazit/Haltung des VöV	20

1 Ausgangslage

Grosse volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Die Schweiz verfügt über einen ausgezeichneten öffentlichen Verkehr (öV) – der auch von allen Bevölkerungsteilen rege benützt wird. Er zeichnet sich durch ein flächendeckendes Angebot in allen Landesteilen aus, das systematisch und verlässlich aufeinander abgestimmt ist. Dadurch ist der öV für die Schweiz von herausragendem Nutzen: Als Massentransportmittel bildet er das Rückgrat für die Mobilität der Bevölkerung und ist bei ihr äusserst gut verankert. Für die Wirtschaft ist ein starker öV ein zentraler Faktor hinsichtlich der Standortattraktivität und der Erreichbarkeit für die Angestellten. Regionalpolitisch fördert er den Zusammenhalt des Landes durch die gute Vernetzung von peripheren Regionen mit den Zentren sowie für den Tourismus.

Die Schweiz kann in Länder- und Städterankings auch dank dem öffentlichen Verkehr massiv punkten (als Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination). Nicht zuletzt aufgrund der guten Erschliessung von peripheren Regionen entstehen auch dort Arbeitsplätze, und Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende erhalten die Möglichkeit, weiterführende Schulen in den Zentren besuchen zu können (Chancengleichheit mit jenen in urbanen Zentren). Weiter beschäftigt der öffentliche Verkehr direkt ca. 42 000 Mitarbeitende und indirekt 17 200 Arbeitnehmende, dies auch in Randregionen. Der öffentliche Verkehr ist ein bedeutender Ausbildner für Jugendliche und stärkt so das bewährte duale System in der Schweiz. Davon profitieren auch diverse andere Branchen.

Der öffentliche Verkehr bietet, unabhängig von Einkommen oder sozialem Status, Zugang zu zuverlässiger, effizienter und erschwinglicher Mobilität, und er übernimmt eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele der Schweiz. Entsprechend sind der Wohlstand und die hohe Lebensqualität in der Schweiz massgeblich vom attraktiven Angebot des öV mitgeprägt.

Pfeiler des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr besteht aus den Pfeilern Fernverkehr, regionaler Personenverkehr (RPV), Ortsverkehr und touristischer Verkehr. Während der Fernverkehr und der touristische Verkehr kostendeckend betrieben werden können und somit keine Abgeltungen erhalten, sind der RPV und der Ortsverkehr auf Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. Auf über 1500 Linien erschliessen S-Bahnen, Busse, Trams, Meterspurbahnen, teils auch Schiffe und Seilbahnen, mit einem attraktiven Angebot sämtliche Regionen der Schweiz. Der RPV wird zu ca. 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden und zu ca. 50 Prozent durch die Besteller (Bund und Kantone) finanziert. Diese Finanzierungsaufteilung ist aufgrund ihrer Bedeutung für die Wirtschaft und den Service

Public bewährt und breit akzeptiert. Ergänzend stellt der von Kantonen und Gemeinden mitfinanzierte Ortsverkehr in Städten und Agglomerationen die zentrale Funktion der Feinerschliessung sicher.

Aktuelle Herausforderungen

In den nächsten Jahren stehen dem öV grosse, durch äussere Einflüsse verursachte Herausforderungen mit finanzpolitischen Auswirkungen bevor:

- Aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums braucht die Schweiz zusätzliche öV-Kapazitäten, insbesondere in den Verkehrsspitzen, um die zusätzlichen Personen transportieren zu können.
- In der Klimawende leistet der äusserst energieeffiziente öV einen entscheidenden Beitrag. Die dafür notwendige Dekarbonisierung im Strassen-öV bedingt jedoch hohe Investitionen.
- In den Innenstädten trägt der öV dank seiner Flächeneffizienz zu immer höherer Lebensqualität bei, gerät aufgrund von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Produktion jedoch selbst unter Druck.
- Steigende Kosten für wichtige Ausgaben wie Energie, Gehälter und nötige Ersatzinvestitionen erhöhen den Druck auf die Branche zusätzlich. Diese erwarteten Kosten sind höher als die durch das Bevölkerungswachstum erzielbaren Mehreinnahmen.

Finanziell müssen diese Faktoren unter dem Druck eines straffen und zunehmend umkämpften Bundesbudgets bewältigt werden. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden stehen aber in einer Verantwortung, denn die Planungen der Behörden aller Stufen sehen betreffend den öV zu Recht Angebotsausbauten vor, die von den Transportunternehmen auch entsprechend konzipiert und umgesetzt werden. Es braucht klare und weitsichtige Entscheide des Bundes, der Kantone, der Städte, Gemeinden und der Transportunternehmen auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung, um diese Planungen auch umsetzen zu können, inklusive Finanzierung. Für die Finanzierung dieser Aufgaben müssen die angestrebten Ziele, realistische Handlungsstrategien und Einflüsse unvermeidbarer externer Entwicklungen berücksichtigt werden. Oder anders ausgedrückt: Einen guten öV, der wie oben skizziert von der öffentlichen Hand verlangt und eingefordert wird, gibt es für die Besteller nicht zum «Nulltarif».

Das vorliegende Papier soll eine Grundlage für diese Entscheide bilden.

2 ÖV-Markt- und Angebotsentwicklung in einer wachsenden Schweiz

Die Schweizer Wohnbevölkerung und auch der Dienstleistungssektor wachsen weiterhin stark, was unweigerlich zu einem erhöhten Bedarf an Mobilität führt. Damit nehmen auch die täglichen Pendler- und Freizeitströme zu, was bestehende Verkehrsnetze zunehmend unter Druck setzt. Der öV in der Schweiz muss entsprechend mitwachsen. Ansonsten wird die Strassenverkehrsinfrastruktur noch stärker von Staus und Überlastung betroffen, was nicht nur die Umwelt durch erhöhte Emissionen belastet, sondern auch die Wirtschaft durch verlorene Arbeitszeit und erhöhte Transportkosten.

Unter Berücksichtigung von Prognosen, übergeordneten Strategien von Transportunternehmen und Bestellern sowie konkret geplanten Angebotsausbauten rechnet die öV-Branche heute mit einem mittel- und langfristigen jährlich notwendigen Angebotsausbau von rund einem Prozent (in gewissen Regionen auch höher). Diese Leistungssteigerungen entsprechen auch dem Wachstum, welches über die letzten Jahrzehnte notwendig war, um mit dem generellen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum mitzuhalten und eine bedarfsgerechte Versorgung mit qualitativ sehr guten öV-Angeboten sicherzustellen. Als Folge des Bevölkerungswachstums ist bei den kantonalen Angebotsplanungen auch ein entsprechendes öV-Wachstum hinterlegt.



3 Abgeltungseffizienz – Die Transportunternehmen haben die Kosten im Griff

Aus politischer Sicht ist die Frage, wie effizient die Steuergelder eingesetzt werden, einer der zentralsten Punkte. Der Blick zurück zeigt, dass die öV-Branche verantwortungsvoll mit den Abgeltungen umgeht und zugunsten der Qualität Effizienzgewinne realisiert hat. Der Subventionsbedarf gemessen an der Transportleistung hat sich von 2012 bis zum Einsetzen der Corona-Pandemie kaum verändert. Er pendelt stetig zwischen 20.3 und 21.3 Rappen pro Personenkilometer. Taktverdichtungen und die Ausdehnung von Betriebszeiten konnten folglich aus Perspektive der öffentlichen Hand zu einem konstanten Einheitspreis realisiert werden. Parallel dazu wurde die Qualität des öV-Angebots deutlich verbessert. Konkret handelt es sich hierbei um eine kontinuierliche Erhöhung des Fahrzeugkomforts (z.B. Klimaanlage), Echtzeit-Kundeninformation und die Integration von Services (z.B. WLAN), ohne dass die öffentliche Hand hierfür zusätzlich belastet wurde. Diese positive Entwicklung wurde dadurch unterstützt, dass die Zahl der Fahrgäste in Zügen, Trams und Bussen gestiegen ist, was wiederum eine Folge der hohen Angebotsqualität sein dürfte.

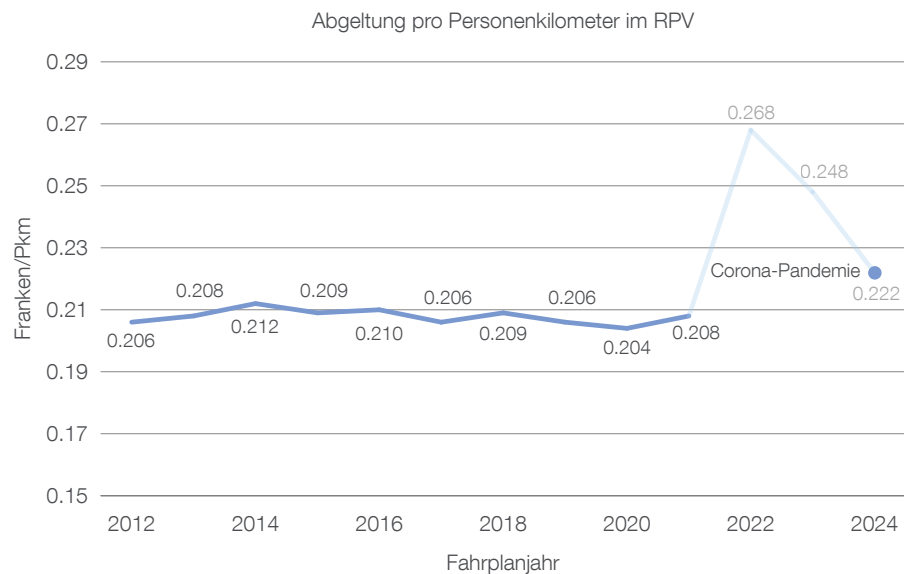


Abbildung 1: Entwicklung Abgeltung pro Personenkilometer im RPV

Mit der Corona-Pandemie und der behördlich angeordneten Meidung des öV wurde diese Entwicklung jäh – aber nur vorübergehend – unterbrochen. In der Buchhaltung schlägt sich dies mit einem temporären Anstieg des Subventionierungsanteils auf den Höchstwert von 26.8 Rappen pro Personenkilometer im Jahr 2022 nieder. Für zusätzliche Turbulenzen und Auswirkungen auf die Produktionsketten (Rohstoffe, Energie, Lieferengpässe) sorgen seit dieser Zeit die geopolitischen Entwicklungen.

Erfreulicherweise ist aufgrund der äusserst positiven Entwicklung bei der Nachfrage per 2024 betreffend Abgeltung pro Personenkilometer die Rückkehr zur Normalität feststellbar. Auch wenn die aktuellen Werte geringfügig über dem langfristigen Durchschnitt liegen, beweist der Schweizer öV, dass er über ein effektives Kostenmanagement verfügt und die Fähigkeit hat, Kostentreiber erfolgreich zu kontrollieren. Es ist daher zu erwarten, dass auch zukünftige Investitionen in den öV die gewünschte Wirkung entfalten werden.



4 Kostenentwicklung bis 2035

Wie oben dargelegt, haben die Transportunternehmen ihre Kosten im Griff. Trotzdem gibt es gewichtige exogene Faktoren der Kostenentwicklungen, die von den Transportunternehmen nur schwer zu beeinflussen sind. Bei der Kostenentwicklung sind, abgesehen von der allgemeinen Teuerung, drei Treiber zu berücksichtigen: der Ausbau des Angebots (a), Kostensteigerungen aus der operativen Leistungserbringung (b) und die Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele/Dekarbonisierung (c).

a) Angebotsausbau: Steigende Kosten aufgrund von Angebotsausbauten

Die im vorherigen Kapitel beschriebenen Angebotsentwicklungen, die für eine effiziente Bewältigung der Verkehrsnachfrage in einer wachsenden Schweiz notwendig sind, führen zu zusätzlichen Kosten bei den Transportunternehmen (häufigere Verbindungen, längere Betriebszeiten, zusätzliche Busse, Trams und Züge und damit verbunden Erweiterungsbauten in Abstellanlagen und Busgaragen). Durch die Kapazitäts- und Angebotserweiterungen entsteht jedoch ein unmittelbarer Kundennutzen, und dank Mehrnachfrage steigen auch die Verkehrseinnahmen. Fahrgäste bezahlen damit einen wesentlichen Teil dieser Zusatzkosten. Häufig ergeben sich zudem bei den Transportunternehmen Skaleneffekte. Die Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt somit gleich oder kann sogar erhöht werden.

b) Leistungserbringung: Steigende Kosten für Zusatzservice, Sicherheit und Fahrplanstabilität

Neben dem Angebotsausbau bestehen weitere Kostentreiber, die einen indirekten Nutzen für die Fahrgäste haben, z.B. das Anbieten von Echtzeit-Fahrgastinformation, die Verbesserung der Barrierefreiheit oder das Betreiben von Überwachungssystemen zur Erhöhung der Sicherheit.

Zum Aufrechterhalten und weiteren Ausbau des Qualitätsniveaus dient der Ersatz abgeschriebener Busse, Trams und Züge. Diese decken mit mehr Komfort und Zusatzangeboten (z.B. Steckdosen, WLAN) die steigenden Kundenbedürfnisse ab.

Wesentlich sind jedoch auch steigende Aufwendungen, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. Zusätzliche und leistungsfähigere Verkehrsmanagement- und Zugsicherungssysteme sind notwendig, um die höhere Auslastung der Eisenbahninfrastruktur zu bewältigen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau weiter zu erhöhen. Und auch die Bus- und Tramunternehmen sind inzwischen auf Leitsysteme angewiesen, um im zunehmenden Strassenverkehr einen stabilen Fahrplan aufrecht zu erhalten. Wo Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden

(Tempo-30-Zonen, geteilte Bus-, Taxi- und Velospuren) wird das Vorankommen von Bussen teilweise erschwert, und es sind zusätzliche Busse nötig, um den Fahrplankontakt zu erhalten.

Schliesslich sehen sich die Transportunternehmen auch mit steigenden Kosten in den Bereichen Cybersecurity zum Schutz der betriebsnotwendigen Systeme, Energie- und Kapitalkosten sowie Personal (Lohnentwicklung und Lohnnebenkosten, insbesondere für die Altersvorsorge), konfrontiert. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs nehmen eine hohe soziale Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitenden wahr und pflegen enge Beziehungen zu den Sozialpartnern. Diese Kooperation hat lange Tradition und schlägt sich in Gesamtarbeitsverträgen und Branchenübereinkommen nieder, die einen hohen Arbeitsfrieden und attraktive Löhne garantieren, sich aber auch kostenseitig auswirken.

c) Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele

Zur Erreichung der Klimaziele besteht ein klares politisches Bekenntnis zur Steigerung des Anteils des öV am Modalsplit sowie zur Elektrifizierung der Busflotten. Letztere bietet eine effektive Lösung, um den CO₂-Ausstoss im Verkehrssektor zu senken, die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu verringern und zur Reduktion von Lärmimmissionen. Gemäss Energiestrategie des VöV soll der öV bis ins Jahr 2040 gänzlich CO₂-frei sein. Zwar verkehren heute schon gegen 1000 Busse mit umweltfreundlichen Antrieben. Im RPV und Ortsverkehr sind aber schweizweit noch rund weitere 7000 Busse zu ersetzen.

Die vollständige Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben verursacht hohe Kosten. Es sind dies einerseits die höheren Beschaffungskosten der Fahrzeuge und andererseits die daraus resultierenden Folgekosten für Ladestationen, Depotumbauten und vergrösserte Fahrzeugreserven. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz wird ein Teil dieser Mehrkosten übernommen, jedoch nur betreffend Investitionskosten für die Fahrzeuge selbst und aus anderen Finanzierungsquellen für nur einen Teil der Ladeinfrastrukturen. Ein wesentlicher Teil der Mehrkosten verbleibt bei den Transportunternehmen und muss über die jährlichen Abgeltungen finanziert werden. Weiter zu berücksichtigen ist, dass ab 2026 bzw. 2030 für den Strassen-öV die Mineralölsteuerbefreiung wegfallen wird, was ebenfalls zu Mehrkosten führen wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die grossen Blöcke der erwarteten Mehrkosten überwiegend auf «externen» Treibern beruhen, und nicht mit der Art des «Wirtschaftens» der Transportunternehmen in Zusammenhang stehen.

Besonderheiten des Ortsverkehrs

Viele der Ausführungen betreffend den regionalen Personenverkehr (Kostenentwicklung, Angebot etc.) treffen im Grundsatz auch auf den Ortsverkehr zu. Es gibt jedoch auch Punkte, die für den Ortsverkehr abweichend sind.

So wird einerseits in einigen Städten das Angebot stärker als 1 Prozent pro Jahr wachsen, hingegen können grössere Fahrzeuge wie Doppelgelenkbusse oder neue Tramlinien die Betriebskosten punktuell reduzieren, da ein weniger dichter Takt nötig ist. Auf der Kostenseite kommen bei den Städten - erschwerend - einige Zusatzelemente wie die Folgekosten von Tempo-30-Zonen oder Stautunden hinzu. Ebenso sind in Städten Areale für Depotneubauten nur sehr schwierig zu finden und die Grundstücke sind in der Regel entsprechend teuer.

Besonders aber ist die Finanzierung des Ortsverkehrs anders festgelegt als im regionalen Personenverkehr. Im Ortsverkehr sind die Kantone und Städte bzw. Gemeinden in der Rolle der Besteller und somit für die Finanzierung seitens der öffentlichen Hand zuständig. Die konkreten Verfahren und Mechanismen variieren dabei von Kanton zu Kanton erheblich. Der Bund hingegen beteiligt sich an den Kosten des Ortsverkehrs nicht. Ausnahmen bilden die Förderung der Umstellung auf umweltfreundliche Busantriebe (CO₂-Gesetz), die jedoch beim Ortsverkehr tiefer ist als beim regionalen Personenverkehr und Investitionsbeiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds an Ladeinfrastrukturen in Depots. Zudem wird die Befreiung von der Mineralölsteuer beim Ortsverkehr früher als beim Regionalverkehr aufgehoben werden.

Aus diesem Grund kommt den Kantonen und Städten bei der Finanzierung des Ortsverkehrs eine äusserst wichtige Rolle zu.



5 Effizienzmassnahmen der Transportunternehmen

Die öV-Branche hat in der Vergangenheit grosse Anstrengungen zur Kostenreduktion erbracht und verpflichtet sich auch für die Zukunft auf dieses Ziel. So werden beispielsweise trotz nur leicht steigendem Personalbestand immer mehr Fahrgäste transportiert – auch wenn zunehmende Regulierung und Administrierung zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen in die Verwaltungen der öV-Unternehmen geführt hat. Die Transportunternehmen arbeiten in zahlreichen Belangen intensiv und partnerschaftlich zusammen, um Synergien zu nutzen und gegenüber den Fahrgästen den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem zu verbessern: Sie kaufen gemeinsam Billettautomaten und verfolgen unternehmensübergreifende Projekte im Vertrieb und der Kundeninformation, sie beschaffen gemeinsam Busse und Trams, sie erbringen gegenseitig Leistungen z.B. im Fahrzeugunterhalt oder der Verwaltung, sie verständigen sich auf möglichst einheitliche Standards, sie führen gemeinsame Marketingkampagnen durch und stellen einander Erkenntnisse aus «Best Practices» zur Verfügung.

Den Transportunternehmen ist auch gelungen, vermehrt Nebenerlöse zu erwirtschaften. Dies etwa durch den Verkauf von Werbeflächen, den Vertrieb von Angeboten Dritter über eigene Kanäle, die Vermietung von Fahrzeugen oder durch das Ausführen von Drittaufträgen.



Mit diesen Massnahmen – zusätzlich begünstigt durch steigende Verkehrserträge aufgrund steigender Anzahl Fahrgäste – konnte in den vergangenen Jahren erreicht werden, dass die Abgeltung der Besteller pro Personenkilometer nicht erhöht werden musste (vgl. Ziff. 3). Dies ist ein grosser Tatbeweis der öV-Branche zur Kostenkontrolle. Zudem nutzt sie die von den Bestellern zur Verfügung gestellten Kennzahlen (Qualitätsmessungen, finanzielle Kennzahlen und Benchmarkings, Ergebnisse aus Kundenumfragen), um die Kundenzufriedenheit zu erhalten und Verbesserungspotenziale zu erkennen. Behörden, Branchenverbände und Transportunternehmen stehen zudem im steten Dialog, um auch in der Zusammenarbeit zwischen Besteller/Aufsichtsbehörden und der Branche Synergien zu nutzen.

Die Transportunternehmen werden auch in Zukunft grosse Beiträge leisten, um die Effizienz weiter zu steigern. Darunter fallen etwa Rationalisierungsmassnahmen aufgrund der technischen Entwicklung und Digitalisierung oder in der Distribution. Gewisse gesellschaftliche Erwartungen (zum Beispiel die Vielzahl der Möglichkeiten im Ticketverkauf und der Bezahlmittel) stehen aber zu einigen Rationalisierungsmöglichkeiten in Widerspruch.

Der Spielraum an Effizienzmassnahmen ist dennoch begrenzt, da die grössten Positionen (Löhne, Abschreibungen des Rollmaterials, Energie) kaum beeinflussbar sind und die beschriebenen gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen die Rahmenbedingungen für die öV-Branche erschweren. Trotz der steigenden Nachfrage und der Anstrengungen der Branche und der Behörden ist deshalb zu erwarten, dass diese Entwicklungen real steigenden Abgeltungsbedarf auslösen (vgl. Ziff. 6).

6 Finanzielle Gesamtbetrachtung bis 2035: Verkehrserträge und Abgeltungsbedarf

Erwartete Kostenentwicklung bis 2035

Die Entwicklung der Kosten ist naturgemäss mit einigen Unsicherheiten behaftet. Unvermeidbar ist aber, dass die beschriebenen Entwicklungen wesentliche Kostenfolgen für den Schweizer öV mit sich bringen. Die Branche rechnet in einem mittleren Szenario mit einem (teuerungsbereinigten) Kostenanstieg von rund 30 Prozent im Zeitraum von rund zehn Jahren bis 2035. Aufgrund der Dekarbonisierung steigen bei Busbetrieben die Kosten stärker an als bei Bahn und Tram. Die nachfolgende Grafik zeigt die Wirkung der beschriebenen Entwicklungen in ihrer ungefähren Grössenordnung gemäss einer Schätzung von Expertinnen und Experten der Branche.

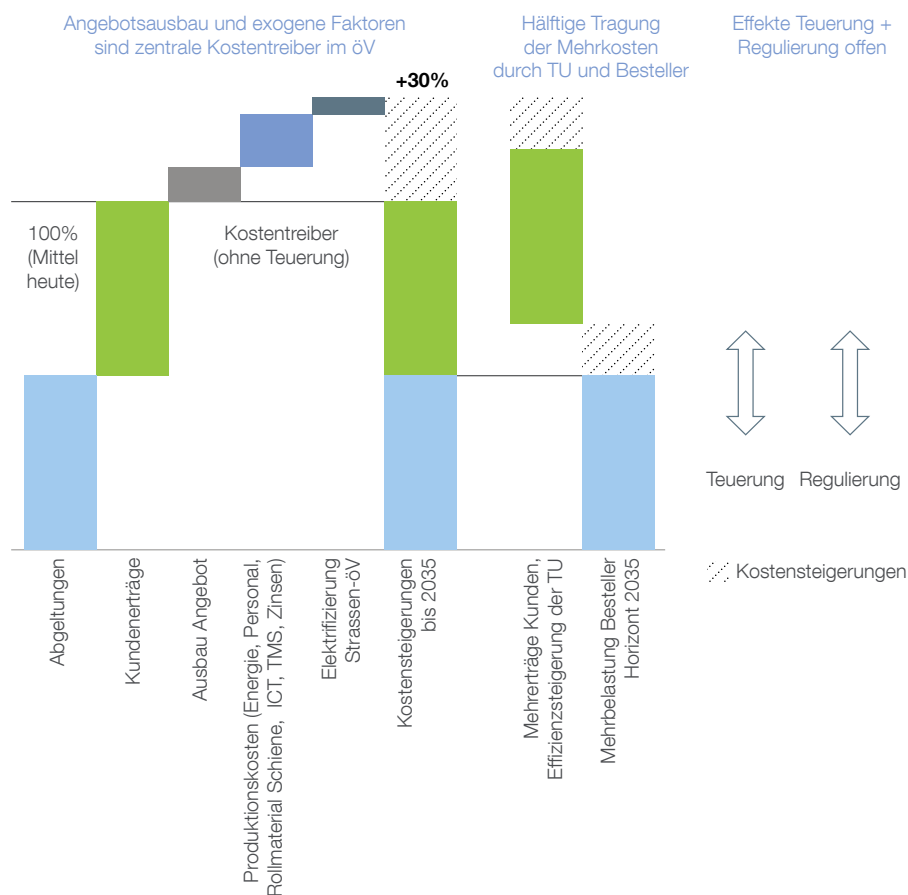


Abbildung 2: Prognose des künftigen Mittelbedarfs

Häufige Kostentragung durch Besteller und Kundinnen und Kunden

Heute werden die Kosten des RPV und des Ortsverkehrs je zu ca. 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden sowie durch die öffentliche Hand getragen. Die öV-Branche geht davon aus, dass dieses Verhältnis auch in Zukunft grundsätzlich so bleiben wird.

Zur Deckung des erheblichen zusätzlichen Mittelbedarfs nach dem bewährten, ungefähr hälftigen Finanzierungsprinzip müssen sowohl die Branche mit einer Steigerung der Kundeneinnahmen und Nebenerlöse als auch die Besteller mit einer Erhöhung der eingesetzten Steuergelder gleichermaßen zur Lösung beitragen. Mit der Zielsetzung, dass die Fahrgäste auch künftig rund die Hälfte der Kosten finanzieren sollen, stehen sowohl die öV-Branche als auch die Politik – basierend auf dem angenommenen Mehrbedarf an Finanzmitteln – vor einer grossen Herausforderung.

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie der Angebotsausbau führen dazu, dass bestehende Kundinnen und Kunden ihre Nutzung intensivieren und neue Fahrgäste hinzukommen. Es ist an den Transportunternehmen, die damit verbundenen Chancen für eine bessere Auslastung der Verkehrsmittel zu nutzen und nutzerfinanzierte Mehreinnahmen zu realisieren, welche die ansteigenden Kosten mittragen können. Nationale und regionale Tarifanpassungen sind möglich, wenn sich die Angebotsqualität markant verändert oder ein klarer politischer Wille umgesetzt werden soll. Tarifierhöhungen zur Kostenüberwälzung auf die Fahrgäste sind zudem möglich, wenn dies transparent und schlüssig dargelegt werden kann (Preisüberwacher).

Die Transportunternehmen übernehmen ihre Verantwortung. Während sie davon ausgehen, dass das Angebot bis 2035 um geschätzte rund 10 Prozent ausgebaut wird, müssen sie ihre Einnahmen jährlich im Schnitt um rund 3 Prozent steigern. Die Transportunternehmen sind gewillt, dies zu tun und stellen sich dieser Aufgabe, indem sie neue Kundinnen und Kunden gewinnen, ihre Angebote bedarfsorientiert weiterentwickeln und beispielsweise mit Flexibilisierungen ihrer Verkehre oder mit Direktfahrten noch besser auf variierende Kundenbedürfnisse eingehen (vgl. Ziff. 7).

Abgeltungsbedarf

Gleichzeitig steht die Politik vor der Herausforderung, für ihren Anteil der Finanzierung eine Lösung zu finden bzw. ihrerseits die Grundlage dafür zu schaffen, dass die Abgeltungen jährlich um rund 2.5 bis 3.5 Prozent (zuzüglich Teuerung) erhöht werden können. Dieser Mehrbedarf ist zwar nicht unerheblich, in Anbetracht einer wachsenden Schweiz (auch an Steuerzahlenden) und des grossen volkswirtschaftlichen Nutzens eines guten öV aber für die Schweiz gut verkraftbar.

7 Handlungsoptionen – und ihre Grenzen

Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs erfolgt durch Bund und Kantone und beim Ortsverkehr durch Kantone und Gemeinden. Seitens des Bundes geschieht dies via vierjährige Verpflichtungskredite (Parlamentsentscheid) und dem jährlichen Voranschlag zum ordentlichen Bundeshaushalt. Die angespannte Finanzsituation des Bundes gab und gibt Anlass für Diskussionen über Kosteneinsparungen in unterschiedlichsten Aufgabenbereichen. Entsprechend stellt sich auch die Frage, welche Handlungsoptionen im Bereich des öV vorhanden sind, um den Abgeltungsbedarf zu senken.

Grundsätzlich bestehen hierzu drei grosse Hebel: (1) Kein Ausbau oder sogar Abbau von Verkehrsangeboten, (2) eine stärkere Nutzerfinanzierung oder (3) das Hinausschieben der Dekarbonisierung im öffentlichen Strassenverkehr.

Sparen beim Angebot/reduzierter Angebotsausbau (1)

Ein Angebotsabbau könnte über die Ausdünnung des Fahrplanangebotes oder qualitativ durch den Verzicht auf Komfortelemente in den Fahrzeugen, sowie in den Bereichen Information, Distribution, Abbau von Zugangshürden, etc. erfolgen. Massnahmen in diesen Bereichen müssten längerfristig ausgerichtet sein, um die gewünschten finanziellen Effekte zu bringen. Kurzfristige Massnahmen verpuffen, da die Investitionen und Vorhaltungen durch die Transportunternehmen bereits getätigt werden und jeweils lange Vorlaufzeiten benötigen. Auch wird der künftig gesetzlich vorgeschriebene Abschluss von 4 bis 6-jährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen den Handlungsspielraum zusätzlich einschränken.

Angebotsumfang und -qualität stellen erwiesenermassen die zentralen Merkmale für die Verkehrsmittelwahl dar. In Anbetracht einer wachsenden Schweiz würde ein Verzicht auf geplante und notwendige Angebotsausbauten die angestrebte Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Frage stellen und den volkswirtschaftlichen Nutzen des öV vermindern, mithin die Standortattraktivität und Lebensqualität in der Schweiz beeinträchtigen. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten wären unter dem Strich am Ende grösser als die Einsparungen. Zudem wären einige Regionen davon überdurchschnittlich betroffen.

Hingegen muss auch nicht jede Angebotsverbesserung kostenintensiv sein. Auch punktuelle Angebotserweiterungen können sehr effektiv wirken. So können zum Beispiel flexiblere Angebote, die auf ganz konkrete Kundenbedürfnisse und konkrete Zeiten (Wochentag, Tageszeit, Jahreszeit) zugeschnitten sind, einen grossen Nutzen erzeugen. Entsprechende flexible Angebote werden heute schon erbracht. Die öV-Branche forciert diese Anstrengungen.

Steigerung der Nutzerfinanzierung durch Tarifierhöhungen (2)

Ein grosser Sprung in der Angebotsqualität ist ein legitimer Anlass für Tarifierhöhungen und somit der Nutzerfinanzierung. National war dies letztmals einige Jahre vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Fall (im Zusammenhang mit der Volksabstimmung betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur im Jahr 2014).

Müssten die Fahrgäste einen deutlich höheren Anteil der öV-Kosten tragen, hätte dies auch sozialpolitisch grosse Auswirkungen. Um die steigenden Kosten allein durch die Nutzer zu decken, wären massiv überproportionale Preiserhöhungen nötig. Hinzu kommt, dass zahlreiche RPV-Linien vor allem in peripheren Regionen eine sehr tiefe Eigenwirtschaftlichkeit aufweisen und die öffentliche Hand den Grossteil der Kosten übernimmt. In diesen Fällen würden selbst deutlich erhöhte Tarife keinen ausreichenden Beitrag zur Kostendeckung der Verkehrsangebote leisten. Solch grosse Tarifierhöhungen oder die Streichung von Verkehrsangeboten in Randregionen widersprechen sozialwirtschaftlichen und regionalpolitischen Zielen.

Schliesslich ist zu erwarten, dass vom Angebot losgelöste, starke Tarifierhöhungen mutmasslich zu einem signifikanten Rückgang der öV-Nutzung insgesamt führen würden mit einem entsprechenden Rückgang bei den Fahrausweiseinnahmen. Dies hätte ebenso negative Folgen für den Deckungsgrad im öV wie auch hinsichtlich der Verkehrsbelastung und Stautunden auf der Strasse.

Aufschub der Investitionen zur Dekarbonisierung des Strassen-öV (3)

Die Beschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge im Strassen-öV ist ein Gebot der Stunde und entspricht der Energiestrategie des Bundes und den Bestrebungen der Kantone. Diese Aufwände beziehungsweise deren Investitionsfolgekosten schlagen bis 2035 kumuliert geschätzt mit fünf Prozent Mehrkosten bei Buslinien zu Buche. Diese Kosten könnten theoretisch zeitlich hinausgezögert werden.

Kosteneinsparungen durch den Aufschub der Dekarbonisierung oder gar den Verzicht auf die Elektrifizierung der Busflotten widersprechen aber diametral den Klima- und Energiezielen des Bundes und der Kantone. Zudem ist festzustellen, dass die meisten Lieferanten die Produktion von Gas- und Dieselnissen in den kommenden Jahren einstellen werden oder gar schon eingestellt haben.

8 Verantwortung des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden

Die Verkehrspolitik des Bundes zielt darauf ab, eine leistungsfähige und nachhaltige Mobilität zum Nutzen von Wirtschaft und Gesellschaft sicherzustellen und die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Generationen und einer wachsenden Schweiz zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund übernimmt der Bund einerseits die Führung in der Planung der Angebotsausbauten des Schienenverkehrs. Andererseits tritt er gemeinsam mit den Kantonen als Besteller von Verkehrsangeboten im regionalen Personenverkehr auf. Dem Bund obliegt ausserdem das Recht, den Transportunternehmen die Konzession zur Personenbeförderung zu erteilen und darin Nachweise zu Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit von Verkehrsleistungen einzufordern. Die Kantone, Städte und Gemeinden übernehmen ihrerseits auch eine verantwortungsvolle Rolle beim ergänzenden Ortsverkehr.

Als Besteller sind insbesondere auch die Kantone und Gemeinden massgeblich verantwortlich für die Definition der benötigten und gewünschten Verkehrsangebote. Dieser Verantwortung gilt es Rechnung zu tragen, indem die definierten Leistungen bestellt und abgegolten werden müssen. Gemeinsam mit den Transportunternehmen können Kantone und Gemeinden ausloten, ob und wie stark unterfinanzierte Angebote erbracht werden sollen. Als Alternative zu taktintegrierten Regelangeboten können Flexibilisierungen wie etwa Ausdünnungen in Randzeiten geprüft werden, die den Mobilitätsbedarf abdecken und gleichzeitig tiefere finanzielle Mittel beanspruchen.

Der Bund misst dem öffentlichen Verkehr überdies bei der Umsetzung der Energiestrategie 2050 sowie bei der Erreichung der im Rahmen der Klimapolitik verabschiedeten Netto-Null-Zielsetzung einen zentralen Stellenwert bei. Namentlich die hohe Energieeffizienz des öV sowie dessen vollständige Dekarbonisierung sind elementare Erfolgsfaktoren für die Energiepolitik des Bundes.

Der wirtschafts-, gesellschafts- und umweltpolitisch getriebene Wille zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist folglich ein zentraler Faktor für die resultierenden Kostensteigerungen im RPV, die der Bund aus gut begründeten volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Abwägungen mitverantwortet.

Um die wirtschaftliche Prosperität und die hohe Lebensqualität in der Schweiz weiterhin massgeblich mitzuprägen, sind die gesteigerten öV-Leistungen und der damit einhergehende steigende Mittelbedarf im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr notwendig und begründet. Sie sind die Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung, die benötigte Wirtschaftsmobilität, den Erhalt der hohen Lebensqualität und ein Schlüsselement für den Erfolg der Schweizer Energie- und Klimapolitik. Diese Aspekte rechtfertigen die Erweiterungen des Angebots und die Investitionen in den Erhalt von Qualität und die Weiterentwicklung im öV, dies im kurzfristigen (2025), mittelfristigen (2026-2028) und langfristigen (bis 2035) Horizont.

Die öffentliche Hand prägt zu Recht die angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mit. Sie fällt zudem Entscheide in Politikbereichen ausserhalb der Verkehrspolitik, die aber wesentliche Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben. Entsprechend steht sie auch in der Mitverantwortung betreffend Tragung der daraus entstehenden Kosten.



9 Fazit/Haltung des VöV

Im Hinblick auf Entscheide in der Politik, der Verwaltung und der Branche vertritt der VöV die Haltung, dass Transportunternehmen, Fahrgäste und die Besteller je ihren Anteil leisten müssen, damit der öffentliche Verkehr auch unter den künftigen Rahmenbedingungen seine Funktion erfüllen kann. Konkret hält der VöV fest:

- Eine wachsende Schweiz braucht je länger, je mehr einen gut funktionierenden und gut ausgebauten öffentlichen Verkehr in allen Landesteilen.
- Der Gegenwert eines schweizweit qualitativ hochstehenden öV-Angebots rechtfertigt die öffentlichen Gelder hierfür: Ein starker regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr sind ein sicherer Beitrag an eine wirtschaftskräftige, gesellschaftlich attraktive und solidarische sowie nachhaltige Schweiz, die weiterhin stark wächst.
- Es gibt externe Entwicklungen, aufgrund derer die Kosten des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs mittel- und längerfristig ansteigen. Zentrale Treiber sind Angebotserweiterungen, exogen bedingte, steigende operative Aufwände in der Leistungserbringung sowie die Dekarbonisierung.
- Die Transportunternehmen schöpfen betriebliche Effizienzpotenziale konsequent aus und sind bereit, dies auch weiterhin zu tun.
- Die Transportunternehmen sorgen dafür, dass neue Fahrgäste gewonnen werden können und sich die Nutzer auch künftig angemessen an der Kostenentwicklung beteiligen. Allfällige Tarifmassnahmen werden sorgfältig geprüft mit dem Ziel, dass sie möglichst moderat ausfallen und die allgemeine Teuerung nicht zusätzlich befeuern. Dadurch soll weiterhin etwa die Hälfte Kosten von öV-Angeboten nutzerfinanziert bleiben, die andere Hälfte verbleibt bei den Bestellern.

Der VöV stellt fest, dass für einen qualitativ sehr guten öffentlichen Verkehr in einer wachsenden Schweiz eine moderate Erhöhung der finanziellen Mittel erforderlich ist. Folgende Punkte lehnt der VöV ab:

- Beim Kernangebot und bei geplanten strategischen Angebotserweiterungen darf es keine Abstriche geben.
- Die Umstellung der Transportunternehmen auf fossilsfreie Antriebe darf nicht hinausgeschoben werden.

Für 2025 und die Periode des Verpflichtungskredits 2026-2028 ist seitens des Bundes eine realistische Summe an Abgeltungsmitteln zur Verfügung zu stellen, ausgehend vom durch das Parlament festgelegten Betrages des Budgets 2024. In vergleichbarem Umfang sind die Voranschläge der Kantone anzupassen.





VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3005 Bern

www.voev.ch
info@voev.ch

Juni 2024

Public Affairs und Regulation - Hilfigerstrasse 1 - CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 2. Oktober 2024

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit im regionalen Personenverkehr (RPV) 2026-2028 Stellung nehmen zu können. 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.

Weiterentwicklung Angebot SBB im regionalen Personenverkehr.

In den Jahren 2026 bis 2028 sind folgende wichtige Angebotsausbauten im Regionalverkehr der SBB geplant, welche zusätzliche Mittel beanspruchen:

- RER Vaud: Umsetzung des Angebotskonzeptes «Inversion» mit geänderter Linienführung und Einsatz von zusätzlichem doppelstöckigem Rollmaterial.
- RER Jura: Neues Angebotskonzept mit Direktverbindung Delémont – Porrentruy – Delle / – Bonfol.
- S-Bahn Basel: Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel SBB.
- Léman Express: Einführung L7 Annemasse – Lancy-Pont-Rouge (voraussichtlich verlängert nach Vernier / Flughafen).
- Zürcher S-Bahn: Übernahme Regio-Dosto vom Fernverkehr zur Abdeckung des Nachfragewachstum sowie des Sanierungsbedarfs der Doppelstockflotte.

Im Horizont der dreissiger Jahre werden zudem nächste grosse Angebotsschritte im Regionalverkehr der SBB realisiert, beispielsweise die Einführungen der grenzüberschreitenden S-Bahn Basel mit Erschliessung des EuroAirport und des Hochrhein-Bodensee Express zwischen Basel und St. Gallen, der Ausbau der Zürcher S-Bahn mit der Inbetriebnahme der Mehrspur Zürich – Winterthur sowie zahlreichen Verbesserungen bei der S-Bahn im Tessin und eine Kapazitätssteigerung beim Léman Express.

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfigerstrasse 1 3000 Bern 65 · Schweiz
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Kredithöhe moderat anpassen und Anpassungspfad gestaffelt ausgestalten.

Der vorgeschlagene Kredit deckt den Finanzbedarf im RPV gemäss Erhebung des BAV vom Sommer 2023 nicht vollumfänglich. Wie bereits in der Analyse des VöV (Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs») erwähnt, wirken insbesondere die von Kantonen und Bund zusätzlich bestellten Angebote, die Abschreibungen für neues Rollmaterial sowie nur teilweise beeinflussbare Kostensteigerungen wie Energie und Teuerung kostentreibend. Die Finanzierungslücke ist dabei bei Busbetrieben anteilmässig grösser als bei Bahnunternehmen wie der SBB. Der ÖV als Gesamtsystem ist jedoch auf alle Anbieter angewiesen, um eine durchgängige Gesamtmobilität zu gewährleisten. Dem gegenüber stehen natürlich erfreulicherweise die höheren erwarteten Erträge durch das Nachfragewachstum sowie die relevanten Kostensenkungsprogramme, beispielsweise der SBB.

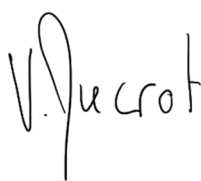
Angesichts des finanziell angespannten Bundeshaushaltes schlägt die SBB in Übereinstimmung mit der Branche eine moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits um 210 MCHF vor (statt 353 MCHF wie in der ersten Erhebung des BAV von den Transportunternehmen im Sommer 2023 gemeldet). Eine Möglichkeit wäre, den Kredit abgestuft aufzustocken, um 90 MCHF im Jahr 2026, um 70 MCHF im Jahr 2027 und um 50 MCHF im Jahr 2028. Damit wäre der Kostenabsenkungspfad im RPV realistischer. Eine Absenkung auf einen Schlag per 2026 erachten wir als nicht machbar und wäre mit starken Angebotsreduktionen oder Tarifmassnahmen verbunden.

In der Kreditperiode kann die SBB den Kostendeckungsgrad im RV stabil halten.

Die SBB setzt alles daran, mit den von Bund und Kantonen abgegoltenen ungedeckten Kosten ein qualitativ hochwertiges, sicheres und pünktliches Angebot im RPV anzubieten. Die SBB hat ihre steuerbaren Kosten im Griff. Diese sind seit 2022 teuerungsbereinigt pro angebotenen Personenkilometer konstant oder sinkend. Wir werden auch weiterhin unsere Effizienz- und Sparanstrengungen hochhalten und unsere entsprechenden Programme weiterführen. Gemäss aktueller Planung und den heute für die Laufdauer des RPV-Kredits bekannten Rahmenbedingungen (u.a. Trassenpreis, Bahnstrompreis, Inflation) wird der Kostendeckungsgrad der SBB RPV-Angebote in der Kreditperiode stabil bleiben bzw. sich leicht verbessern.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen David Blatter (david.blatter@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Kopie an:

- Guido Vasella, UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Unternehmen
- Sandra Daguët, EFV, Leiterin Sektion Finanzdienst II
- Gery Balmer, BAV, Stellvertretender Direktor, Abteilungschef Politik



Département fédéral de l'environnement des
transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne
finanzierung@2bav.admin.ch

Grand-Lancy, le 16 octobre 2024

Service juridique
Marie-Paule Bruynooghe
Responsable service juridique

T : +41 22 308 31 50

bruynooghe.m-p@tpg.ch

Notre référence : MPB/chd/#730429

Prise de position concernant la consultation sur le Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courrier du 26 juin 2024 concernant le lancement de la consultation citée sous concerne qui a retenu notre plus grande attention.

Nous vous confirmons, par la présente, n'avoir aucune remarque à faire valoir et soutenir les éventuelles remarques formulées par l'Union des Transports publics dans le cadre de cette consultation.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.


Marie-Paule Bruynooghe
Responsable Service juridique



CH-3003 Berne, CFC

E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

Référence : ACF / voj

Votre référence :

Notre référence : teb

Berne, le 15 octobre 2024

Prise de position de la Commission fédérale de la consommation (CFC) sur le projet d'arrêté sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2026 à 2028

Mesdames, Messieurs

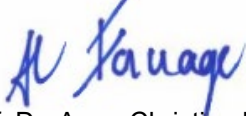
Par ces lignes, la Commission fédérale de la consommation (CFC) souhaite se prononcer sur la consultation relative au projet d'arrêté sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2026 à 2028. Il s'agit là d'une mesure importante en matière de politique de consommation, pour plusieurs raisons.

- Le transport régional de voyageurs met le plus souvent en présence un consommateur voyageur et une entreprise de transports, soit un professionnel, revêtant par-là les caractéristiques propres au droit de la consommation.
- Pouvoir offrir des transports régionaux abordables pour les déplacements contraints tels ceux nécessaires pour se rendre sur le lieu de travail, mais également pour les déplacements dits de loisirs implique d'investir dans les infrastructures, de tenir compte du renchérissement pour continuer à offrir des transports de qualité, avec des conséquences environnementales dans les limites planétaires, ce qu'ambitionne de faire le projet d'arrêté. A cela s'ajoute le constat qu'en cas de réductions substantielles, il faut se préparer à une recrudescence des transports individuels, étant entendu que ce manque ne pourra pas être comblé par les cantons.
- Le contrat entre le consommateur voyageur et l'entreprise de transport peut enfin, au même titre que d'autres contrats conclus par le consommateur, donner lieu à des différends juridiques. Même si les litiges existent, ils ne sont que très rarement portés devant une autorité judiciaire. La faible valeur litigieuse, les coûts et les délais de la procédure n'y sont pas étrangers.

C'est l'occasion de rappeler ici l'existence du service de médiation des transports publics qui propose ses services gratuitement si le voyageur n'a pas obtenu une solution de l'entreprise de transport qu'il juge satisfaisante.

Pour ces motifs, la Commission fédérale de la consommation soutient l'adoption de l'arrêté en faveur du crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional des voyageurs pour les années 2026-2028.

Pour la Commission fédérale de la Consommation



Prof. Dr. Anne-Christine Fornage
Présidente



Prof. Melinda Lohmann
Vice-présidente



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

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Transmission par mail :
finanzierung@bav.admin.ch

Monthey, le 4 octobre 2024

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028 – Position de la CTSO

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 26 juin 2024, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une procédure de consultation sur l'objet cité en référence. Cet arrêté vise à allouer un crédit d'engagement pour l'indemnisation du transport régional de voyageurs pour les années 2026 – 2028 à hauteur de CHF 3'496 millions de francs.

Le transport régional de voyageurs (TRV) représente un maillon important dans la politique de mobilité de la Suisse occidentale. Qu'il s'agisse des réseaux RER, des lignes de bus sur le Plateau, de transports à câble dans les Alpes ou encore de trains régionaux dans le Jura, le TRV est essentiel dans le quotidien de plusieurs centaines de milliers de nos citoyens. A l'heure où les chiffres de la demande ont repris des croissances d'avant COVID, où les enjeux climatiques sont de plus en plus d'actualité et les exigences de qualité et de sécurité accrues, la différence de 353 millions de francs entre les besoins estimés par les entreprises de transports concessionnaires et le montant proposé par le Conseil fédéral est trop importante pour être reprise uniquement par les cantons. De même, une réduction d'offre aurait des effets préjudiciables sur la demande, le transfert modal, le respect des exigences LHand et la décarbonation des transports publics.

En effet, la Suisse occidentale, comme d'autres régions de Suisse, sont face à une modernisation et un renouvellement importants des flottes ferroviaires et routières des entreprises de transport qui doivent adapter leurs moyens de production aux contraintes environnementales, d'information aux voyageurs et d'accessibilité. Ces investissements se répercutent au travers des charges d'amortissements et des intérêts directement sur les charges et donc sur les besoins en indemnités. Il est également nécessaire aujourd'hui de développer certaines offres pour augmenter l'attractivité des transports publics vis-à-vis de la voiture. Un élargissement des horaires de circulation, des navettes supplémentaires, l'augmentation d'une cadence ou encore des véhicules plus capacitaires sont d'autant de facteurs qui conduisent à une augmentation des charges.

Dans le contexte présent, il est également nécessaire au nom de la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) de rappeler l'impact des temps de parcours allongés imposés par les CFF dans le cadre du nouvel horaire. D'importantes adaptations de l'offre du trafic régional ont dû être proposées pour maintenir les principales correspondances et les liaisons qu'il n'était plus possible d'assurer. Les économies menées dans le trafic régional ces dernières années ne peuvent plus être reconduites sans dommage durable sur la politique menée par les pouvoirs publics depuis plus de 20 ans.




Le crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations TRV pour les années 2026 – 2028 doit, d'une part, tenir compte des développements de l'offre déjà mis en œuvre ou planifiés pour 2025 (et non du budget 2025 qui prévoit une baisse par rapport à 2024), afin de les pérenniser à l'avenir et ainsi éviter toutes les incertitudes liées à l'octroi de crédits supplémentaires devant être accordés par l'Assemblée fédérale. D'autre part, ce crédit d'engagement doit intégrer les coûts inévitables liés au renouvellement du matériel roulant, des dépôts ainsi que des mesures nécessaires pour assurer la transition énergétique du parc des véhicules diesel (véhicules et installations de charge) et de l'impact d'une augmentation programmée du prix du sillon.

La différence entre les besoins estimés par les entreprises de transports de CHF 3'849 millions et le montant proposé par le Conseil fédéral de CHF 3'496 millions s'élève à CHF 353 millions. Au vu des éléments mentionnés ci-dessus, la CTSO est convaincue que la proposition du Conseil fédéral n'est pas suffisante pour répondre aux besoins financiers futurs. **La CTSO propose d'augmenter ce crédit de CHF 190 millions pour le porter à CHF 3'686 millions en étant optimiste par rapport à l'évolution des recettes de voyageurs.**

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom de la Conférence des Transports
de la Suisse occidentale


Jean-François Steiert
Président


Yannick Parvex
Secrétaire général



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

A l'att. de Monsieur Albert Röstli,
Conseiller fédéral

Genève, le 16 octobre 2024
SN/3222 - FER N°37-2024

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028

Monsieur le Conseiller fédéral,

La Fédération des Entreprises Romandes (FER) a pris connaissance avec intérêt de l'objet mis en consultation et vous prie de bien vouloir recevoir sa prise de position.

Le 26 juin 2024, le Conseil fédéral a mis en consultation le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.

Par le présent projet, le Conseil fédéral demande, par la voie d'un arrêté fédéral, un crédit d'engagement de chf 3,496 milliards de francs pour le financement des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028. Depuis 2018, la Confédération planifie les ressources qu'elle alloue à ce secteur au moyen d'un crédit d'engagement quadriennal. Compte tenu d'un changement dans les périodes de commande du TRV, mis en œuvre pour harmoniser les périodes de commande du TRV et les conventions de prestation de l'infrastructure ferroviaire, le présent projet vise à déterminer les moyens à allouer pour une période de seulement 3 ans, soit pour les années 2026 à 2028.

Considérant l'importance du TRV pour le fonctionnement de l'économie, la FER soutient sans réserve le crédit d'engagement de chf 3,496 milliards de francs pour le financement des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.

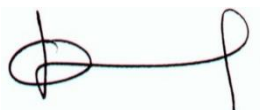
De manière générale, la FER considère que la qualité du réseau ferroviaire suisse constitue une condition cadre essentielle pour l'exercice économique. En effet, les entreprises établies en Suisse apprécient la ponctualité et la desserte fine du réseau de transport public. En raison de l'importante

croissance économique et démographique du pays, en particulier de la région lémanique, la poursuite du développement des infrastructures majeures de transport doit être un objectif prioritaire pour les autorités fédérales et cantonales.

Dans ce cadre, la pérennisation de l'offre actuelle et la concrétisation de certaines améliorations d'offre et de qualité des transports régionaux est souhaitable. Par ailleurs, la FER salue le fait que ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 en soutenant des projets visant à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et des installations du TRV.

L'amélioration de la capacité de planification des cantons en matière financière, permise par le crédit d'engagement TRV, permettra par ailleurs d'améliorer le développement des projets régionaux qui sont nombreux dans la région lémanique. Considérant ces éléments, la FER soutient sans réserve le crédit d'engagement de chf 3,496 milliards de francs pour le financement des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026 à 2028.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.



Olivier Sandoz
Secrétaire général adj.



Erik Simonin
Responsable politique mobilité
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, Bulle, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 47'000 membres.

Bern, 18. Oktober 2024

Per Mail verschickt an: finanzierung@bav.admin.ch

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft öV (IGöV) Schweiz nimmt die Gelegenheit wahr, zur titelwähnten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen.

1. Grundsätzliche Erwägungen

Das vorliegende Geschäft ist einerseits unter den strategischen verkehrspolitischen Prämissen des Bundes und andererseits unter den operativen Gegebenheiten des öffentlichen Verkehrs und seiner Unternehmen zu beurteilen.

Perspektive Bahn 2050

Der Bundesrat hat im August 2023 dem Parlament seine langfristige Strategie zur Weiterentwicklung des Bahnsystems vorgelegt. Darin legte er insbesondere dar, welchen Beitrag die Bahn zur langfristigen Umsetzung der Klimastrategie des Bundes und zur Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts Schweiz leisten soll. Der Bund strebt demnach an, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit um 3% von 21 auf 24% zu erhöhen, wozu die Personenverkehrsleistung um 45% zunehmen muss (von 26 auf 38 Mrd. Pkm). In den nächsten 25 Jahren will der Bundesrat demnach den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen. Dabei will er die Stossrichtung «kurze und mittlere Distanzen» verfolgen, bei dem der Schwerpunkt des Angebotsausbaus «innerhalb der Agglomerationskerne und der Agglomerationsgürtel» liegen soll. Mit anderen Worten: Das Hauptgewicht der bundesrätlichen Bahnstrategie liegt auf der verstärkten Förderung des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse. Dafür sind in den kommenden Jahren die Abgeltungen an die ÖV-Unternehmen verbunden mit entsprechenden Zielvereinbarungen zu erhöhen. Wie bei früheren Gelegenheiten weist die IGÖV in diesem Zusammenhang auch auf die strategische Bedeutung von Investitionen in den nationalen und internationalen Fernverkehr hin. Die Netzplanungshierarchie gemäss Eisenbahngesetz ist umzusetzen, damit die Bahn ihre ausserordentliche Effizienz zur Geltung bringen und letztlich die Klimaziele erreicht werden können.

Abschätzung des VöV zum Abgeltungsbedarf

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat im Juni 2024 seine Abklärungen zur Entwicklung des Abgeltungsbedarfs in den kommenden Jahren vorgelegt. Gestützt auf die Strategie des Bundes (Perspektive Bahn 2050) geht der VöV mittel- bis langfristig von einem durchschnittlichen Wachstum des ÖV-Angebots von 1% pro Jahr aus. Weiter rechnet die Branche mit einem erheblichen Kostenanstieg durch Folgekosten von Rollmaterialanschaffungen, Modernisierung, Energiebeschaffung und die Elektrifizierung der Busflotten für den Regionalverkehr. Insgesamt rechnet die ÖV-Branche mit einem Kostenanstieg von 30% bis 2035. In dieser Abschätzung ist die Teuerung nicht berücksichtigt. In einer sehr optimistischen Schätzung rechnet der VöV damit, dass die ÖV-Branche die Hälfte dieser Kostensteigerungen durch Effizienzmassnahmen und erhöhte Kundenerträge kompensieren kann. Der VöV kommt zum Schluss, dass die Abgeltungen pro Jahr um 2,5-3,5% (zuzüglich Teuerung) erhöht werden müssen, um die Strategie des Bundes umsetzen zu können. Bezogen auf die Abgeltungsperiode 2026-2028 fordert der VöV eine Erhöhung des Kredits um 210 Mio. Franken.

Abgeltungsbedarf gemäss Abklärungen des Bundes

Aus dem Erläuterungsbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) geht hervor, dass für die Jahre 2026 bis 2028 ein Abgeltungsbedarf von 3'850 Millionen Franken besteht. Der Bedarf ist vom BAV in einer sorgfältigen Detailbefragung der im Regionalverkehr tätigen Bahnunternehmen erhoben worden. Für die Dreijahresperiode weist das BAV einen Mehrbedarf von 205 Mio. Franken aus. Wie die ÖV-Branche nennt das BAV als wichtigste Treiber für den Mehrbedarf Rollmaterial-Investitionen, Angebotsausbauten und Dekarbonisierung.

Beantragter Verpflichtungskredit

Die Abklärungen des VöV und des BAV haben übereinstimmend einen zusätzlichen Abgeltungsbedarf von 2,5-3,5% pro Jahr ergeben, was auf die Jahre 2026-2028 210 Mio. Franken ergibt. Die Erhöhung der Abgeltungen ist erforderlich, um die strategischen Ziele der Perspektive Bahn 2050 zu erreichen, welche ihrerseits Teil der Klimastrategie des Bundes ist. Angesichts der hohen strategischen Bedeutung ist für die IGöV Schweiz nicht nachvollziehbar, wieso der Bundesrat den RPV-Kredit lediglich um 61 Mio. Franken für die Dreijahresperiode erhöhen will. Da die RPV-Abgeltungen Teil des eidgenössischen Finanzausgleichs sind, wird zusätzlich der Kürzung der Bundesbeiträge eine Kürzung der kantonalen Beiträge in gleicher Grössenordnung zur Folge haben. Völlig unrealistisch ist die Annahme des Bundes, die öV-Unternehmen könnten die fehlenden Abgeltungen durch Effizienzsteigerungsmassnahmen ausgleichen und so dennoch einen Ausbau des Angebots im Regionalverkehr im geplanten Ausmass bewerkstelligen.

Sparvorschläge der Expertengruppe Gaillard

Anfang September 2024 hat die Expertengruppe Gaillard ihre Vorschläge zur Entlastung des Bundeshaushalts vorgestellt. Auch darin sind massive Sparmassnahmen für den öV enthalten, insbesondere eine Kürzung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) von jährlich 200 Mio. CHF. Insgesamt soll der öffentliche Verkehr gemäss der Expertengruppe Gaillard mehr als 500 Mio. CHF des Sparpakets von 4 Mia. CHF tragen müssen (12,5%). Angesichts dieses umfangreichen Sparvorhabens, welches der Bundesrat bereits am 18.9. 2024 verabschiedet hat, erachtet es die IGöV Schweiz als falsch, die Mittel des RPV bereits vauseilend zu beschränken. Dabei ist zu beachten, dass das Parlament durch Berücksichtigung regionaler Anliegen beim Bahninfrastruktur-Krediten selber in erheblichem Masse zu Mehrkosten beiträgt. Es wäre in höchstem Masse widersinnig, nun als Folge zusätzlicher Infrastrukturausbauen das Bahnangebot zu reduzieren. Die aus zusätzlichen, politisch beschlossenen Investitionen entstehenden Betriebskosten müssen deshalb vollumfänglich durch Abgeltungen gedeckt werden. Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, welche man zur vermehrten Benützung des öV bewegen will, dürfen dafür nicht zur Kasse gebeten werden.

2. Konkrete Forderungen

Die IGöV Schweiz fordert deshalb, dass der Bund seine aktuellen strategischen Grundlagen in der Klima- und Verkehrspolitik ernst nimmt und weiterhin ein verlässlicher Mitbesteller und Partner des öffentlichen Regionalverkehrs bleibt. Der Verpflichtungskredit ist daher substantiell zu erhöhen und die Teuerung vollumfänglich zu berücksichtigen.

Forderung 1

Der Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr des Bundes 2026-2028 ist so zu bemessen, dass der von VöV und BAV übereinstimmend ausgewiesene Mehrbedarf an Abgeltungen in genügender Weise gedeckt werden kann und ist deshalb, um mindestens 250 Millionen Franken von 3'496 auf 3'746 Millionen Franken zu erhöhen.

Begründung

Mit der vom Bund vorgesehenen minimalen Erhöhung kann nicht einmal die prognostizierte Teuerung ausgeglichen werden (vgl. Forderung 2). Für den geplanten, klimapolitisch dringend erforderlichen Angebotsausbau sind zusätzliche Abgeltungen im Kredit vorzusehen. Die Planung dieser Angebote ist bereits angelaufen, ebenso die Beschaffung der dazu notwendigen Betriebsmittel (Zugskompositionen,

Busse). Würden diese Projekte wegen mangelnder Finanzierung abgebrochen, so müssten die Bahnunternehmen Projektierungskosten in erheblichem Umfang ungeplant abschreiben. Das Argument, die Transportunternehmen könnten Angebotsausbauten vollumfänglich mit Effizienzsteigerungen gegenfinanzieren, erachtet die IGöV Schweiz als unrealistisch. Es wird damit auch die wirtschaftliche und finanzielle Stabilität der Unternehmen aufs Spiel gesetzt. Dies umso mehr, als die ÖV-Unternehmen nach der Pandemie keine nennenswerten finanziellen Reserven mehr aufweisen und sich die Nachfrage bis heute noch nicht vollständig erholt hat. Hinzu kommt, dass das Personal bei der Umsetzung solcher Strategien erfahrungsgemäss mit Lohneinbussen und erhöhten Leistungsanforderungen einen erheblichen Beitrag an die Effizienzsteigerung zu leisten hat. Die IGöV erachtet bereits die Einschätzung des VöV, die Hälfte des Mehrbedarfs an Abgeltungen durch Effizienzmassnahmen kompensieren zu können als zu ehrgeizig.

Forderung 2

Die durch die Teuerung 2026-2028 induzierten zusätzlichen Kosten sind auf der Basis der Gesamtkosten des regionalen Personenverkehrs (7'700 Mio. CHF) zu berechnen und vollumfänglich gemäss Prognose mit 77 Mio. CHF abzugelten.

Begründung

Die Teuerung beeinflusst die Gesamtkosten des öffentlichen Verkehrs und muss deshalb bei der Berechnung der Abgeltung auf diesen (und nicht nur auf dem geplanten Abgeltungsbedarf) berechnet werden.

Forderung 3

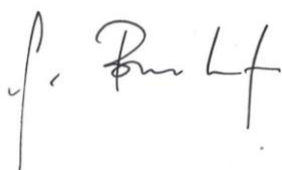
Die dem Verpflichtungskredit zugrundeliegende Definition von Überangeboten ist zu überarbeiten, um das mittel- bis langfristige Nachfragepotential regionaler, und insbesondere tangentialer Linien zu berücksichtigen.

Begründung

Die bisher vom Bund angewandte Methodik zur Berechnung von Überangeboten ist schematisch und berücksichtigt die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse nicht adäquat. Insbesondere in den grossen Agglomerationen ist auf tangentialen Buslinien zur Entlastung der Stadtzentren und primären öV-Knoten ein attraktiver Takt auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erforderlich, um das Nachfragepotential mittelfristig abrufen zu können. Besonders störend ist, dass das BAV gemäss Informationen der Kantone die diesbezüglichen Anforderungen in den vergangenen Jahren zunehmend strikter anwendet, wodurch Kosten zu den Kantonen, Städten und Gemeinden verlagert werden. Die Berechnungsmethodik ist deshalb zu überarbeiten und entsprechend dem Verlagerungspotential solcher Linien zurückhaltend anzuwenden.

Die IGöV Schweiz dankt Ihnen für die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Florence Brenzikofer
Präsidentin

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

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

Bern, 24.09.2024

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028: Stellungnahme der KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zum RPV-Verpflichtungskredit Stellung nehmen zu können. Die Kantone haben die Vorlage anlässlich der KöV-Hauptversammlung vom 20. September 2024 behandelt und folgende Position beschlossen.

1. Grundsätzliches

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, stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz und fördert den nachhaltigen Tourismus.

Die KöV nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Bundesrat gewillt ist, die jährlichen Beiträge an den RPV in den Jahren 2026-2028 zu erhöhen. Aus Sicht der Kantone ist der vorgesehene Kreditumfang in Höhe von 3'496 Millionen Franken allerdings zu gering, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen. Der Verpflichtungskredit muss deshalb moderat erhöht und an die Teuerung angepasst werden.

2. Anträge

Antrag 1

Der Verpflichtungskredit RPV 2026-2028 ist um 190 Millionen Franken zu erhöhen. Die Teuerung ist unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostendeckung vollumfänglich einzurechnen.

Begründung

Der vom Bundesrat beantragte Verpflichtungskredit liegt 345 Millionen Franken unter der Bedarfserhebung, die das BAV bei den Transportunternehmen (TU) durchgeführt hat. Die KöV teilt zwar die Einschätzung, dass die Eingaben der TU tendenziell etwas zu hoch ausgefallen sind. Aus Sicht der Kantone können die TU jedoch maximal die Hälfte des eingegebenen Mehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlösen kompensieren. Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits auf ein Maximum angehoben, so dass in den Jahren 2026 bis 2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann.

Weiter wird allein die vom BAV prognostizierte Teuerung in Höhe von jährlich 1% einen höheren Abgeltungsbedarf auslösen, als aktuell im Verpflichtungskredit an Mitteln eingestellt ist. Überdies sind die in den nächsten Jahren anfallenden Kosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr unserer Ansicht nach im Erläuterungsbericht nicht ausreichend berücksichtigt.

Wir erwarten deshalb, dass der Verpflichtungskredit um 190 Millionen Franken erhöht wird, damit der gesetzlich vorgegebenen Bundesanteil am RPV von schweizweit 50% gewährt bleibt. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, dass die Kantone die Angebotsverbesserungen umsetzen können, die angesichts der Klimaziele sowie der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung dringend nötig sind.

Antrag 2

Die Berechnungsmethodik bei Überangeboten ist unter Beteiligung der Kantone an die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnisse anzupassen.

Begründung:

Der Bund hat im Jahr 2024 seine Beiträge an Linien mit - aus Sicht des BAV - zu tiefen Frequenzen (sog. Überangebote) gekürzt, was zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen führt. Aus Sicht der KöV ist dieses Vorgehen problematisch. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Die KöV erwartet deshalb, dass die Berechnungsmethodik unter Einbezug der KKDöV schnellstmöglich angepasst und eine Kostenverschiebung auf die Kantone verhindert wird. Dies ist im Verpflichtungskredit 2026-2028 entsprechend zu berücksichtigen und ein weiterer Grund für die unter Antrag 1 geforderte Krediterhöhung.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der KÖV
- C. Hostettler und M. v. Kaenel, Bundesamt für Verkehr
- S. D'Amélio Favez, EFV

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courriel à: finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 24 septembre 2024

Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du transport régional voyageurs pour les années 2026-2028: prise de position de la CTP

Monsieur le Conseiller fédéral Röstli,
Mesdames et Messieurs,

La Conférence des directeurs/trices cantonaux des transports publics (CTP) exprime ici ses remerciements pour lui avoir donné l'occasion de prendre position sur le crédit d'engagement TRV. Les cantons ont traité le projet lors de l'assemblée générale de la CTP du 20 septembre 2024 et ont adopté la position suivante.

1. Sur le fond

Le transport régional voyageurs (TRV) est un élément essentiel du modèle à succès des TP suisses: il désengorge les routes, préserve l'environnement, garantit une offre de base équilibrée et attrayante en matière de mobilité dans tout le pays, renforce la place économique suisse et favorise le tourisme durable.

La CTP prend acte avec satisfaction de la volonté du Conseil fédéral d'augmenter les contributions annuelles au TRV pour les années 2026-2028. Du point de vue des cantons, le volume du crédit prévu, d'un montant de 3'496 millions de francs, est toutefois trop faible pour garantir un cofinancement suffisant de la Confédération aux coûts du TRV. Il s'agit donc d'augmenter modérément le crédit d'engagement et de l'adapter au renchérissement.

2. Propositions

Proposition 1

Le crédit d'engagement TRV 2026-2028 doit être augmenté de 190 millions de francs. Le renchérissement est également à prendre en compte intégralement, compte tenu de la couverture moyenne des coûts.

Motifs

Le crédit d'engagement proposé par le Conseil fédéral est inférieur de 345 millions de francs au relevé des besoins que l'OFT a réalisé auprès des entreprises de transport (ET). La CTP partage certes l'avis selon lequel les demandes des ET ont tendance à être quelque peu surévaluées. Mais de l'avis des cantons, les ET peuvent compenser au maximum la moitié des besoins supplémentaires demandés par des gains d'efficacité et des recettes plus élevées. Sous la forte pression exercée par la Confédération et les cantons pour réaliser des économies, les prévisions de recettes ont déjà été relevées au maximum, de sorte que l'on ne peut plus compter que sur des augmentations marginales des recettes dans les années 2026 à 2028.

De plus, le renchérissement annuel de 1% prévu par l'OFT créera à lui seul un besoin d'indemnisation plus élevé que les moyens actuellement inscrits dans le crédit d'engagement. Par ailleurs, nous estimons que les coûts de la décarbonisation du transport par bus qui seront générés dans les prochaines années ne sont pas suffisamment pris en compte dans le rapport explicatif.

Nous attendons donc que le crédit d'engagement soit augmenté de 190 millions de francs, afin que la part de la Confédération dans le TRV, fixée à 50% pour toute la Suisse, reste accordée conformément à la loi. C'est là une condition incontournable si l'on veut que les cantons puissent mettre en œuvre les améliorations de l'offre qui sont urgemment nécessaires au vu des objectifs climatiques ainsi que du développement dynamique de la population et de l'économie.

Proposition 2

La méthode de calcul en cas de suroffres doit être adaptée aux exigences actuelles en matière de transport et aux besoins des clients, avec la participation des cantons.

Motifs:

En 2024, la Confédération a réduit ses contributions aux lignes dont les fréquences sont - du point de vue de l'OFT - trop basses (les dénommées suroffres), ce qui entraîne un transfert sensible des coûts de la Confédération vers les cantons. Du point de vue de la CTP, cette procédure pose problème. Les principes de calcul des suroffres datent encore de 2008 et ne correspondent plus aux exigences actuelles en matière de transport, ni aux besoins des clients. La CTP attend donc que la méthode de calcul soit adaptée le plus rapidement possible, moyennant recours aux services de la CDCTP, et qu'un report de coûts sur les cantons soit évité. Cela doit donc être pris en considération dans le crédit d'engagement 2026-2028 et constitue une raison supplémentaire pour l'augmentation de crédit demandée dans la proposition 1.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte nos propositions et restons volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions.

Avec nos cordiales salutations,

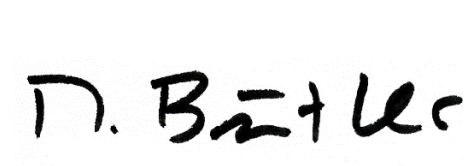
**Conférence des directrices cantonales
des transports publics CTP**

Le président



Laurent Favre

La secrétaire générale



Mirjam Bütler

Copie à:

- membres de la CTP
- C. Hostettler et M. v. Kaenel, Office fédéral des transports
- S. D'Amélio Favez, AFF

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

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

Bern, 18. Oktober 2024

Stellungnahme der LITRA zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren rund 230 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.

Einleitende Bemerkungen

Die LITRA begrüsst, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Verpflichtungskredit für eine weitere Dreijahresperiode vorsieht. Das Instrument des Verpflichtungskredits, das 2017 geschaffen wurde, hat sich bewährt und stellt ein wichtiges Instrument für die Planung im Regionalen Personenverkehr (RPV) dar. Der RPV ist deshalb von zentraler Bedeutung, weil er die Versorgung der ganzen Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr (öV) sicherstellt. RPV-Linien bilden in vielen Regionen das Rückgrat der öV-Erschliessung, was nicht zuletzt durch die täglich 2,7 Millionen RPV-Reisende zum Ausdruck kommt. Die meisten Personen sind im RPV in Zügen und Bussen unterwegs, teilweise aber auch in Schiffen, Trams und Seilbahnen. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 1'587 Linien des RPV, die bei 111 Transportunternehmen schweizweit bestellt wurden, abgegolten.

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. Dies kann sich je nach Kanton aber massgeblich unterscheiden. Konkret belief sich der durchschnittliche Kostendeckungsgrad, d. h. der Anteil an den Gesamtkosten der RPV-Leistungen, der durch die Verkehrserlöse gedeckt wird, im April 2024 auf 52,9 %. Der vorgesehene Verpflichtungskredit bringt somit für alle Beteiligten im RPV weitere Sicherheit und Verbindlichkeit, ohne die laufenden Bestrebungen für mehr Effizienz zu bremsen.

Vorschlag des Bundesrats

In der laufenden Vierjahresperiode unterstützt das Parlament den öffentlichen regionalen Personenverkehr (RPV) bis Ende 2025 mit insgesamt knapp 4,4 Milliarden Franken. Das waren 250 Millionen Franken mehr als in der vorhergehenden Vierjahresperiode. Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 3'496 Millionen Franken für die Jahre 2026–2028. Dieser Betrag ermöglicht es ausserdem, den Ausbau der Verkehrsleistungen über die bestehenden Leistungen hinaus und die Folgekosten der hierfür als notwendig erachteten Investitionen (z.B. neues Rollmaterial, Sanierung von Unterhaltsanlagen oder Verbesserung von Fahrgastinformations- bzw. Betriebsleitsystemen) zu finanzieren.

Schliesslich dient er dazu, den Übergang zu elektrischen Fahrzeugen einzuleiten und zu unterstützen sowie die Mittel zur Finanzierung von Innovationsprojekten im öffentlichen Verkehr dauerhaft zu sichern.

Erwägungen der LITRA

Die LITRA begrüsst, dass der Bundesrat den RPV-Kredit für die drei Jahre 2026 bis 2028 trotz der aktuellen Situation der Bundesfinanzen leicht erhöhen will. Diese Erhöhung erlaubt einzelne 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. Denn damit werden gute Voraussetzungen geschaffen, damit sich der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verbessert und ein Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele im Verkehrsbereich geleistet werden kann.

Die vom Bundesrat beantragten Mittel von 3'496 Millionen Franken für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 wurden im Einklang mit dem im August 2024 verabschiedenden Voranschlag 2025 mit IAFP 2026–2028 ebenfalls bereits eingestellt. Allerdings liegt dieser Vorschlag um 9 Prozent oder um 353 Millionen Franken tiefer gegenüber der vom BAV auf den Bedürfnissen der Unternehmen basierenden Einschätzung von 3'849 Mio. Franken.

Antrag der LITRA in Abstimmung mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Zusammen mit der ganzen öV-Branche will die LITRA sicherstellen, dass der RPV seine zentrale Drehscheibenfunktion im Verkehrssystem weiterhin mit hoher Qualität wahrnehmen kann. Eine Reduktion des öV-Angebots oder eine verzögerte Umstellung der Busflotten auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben wird von uns abgelehnt. Wir beantragen deshalb in Abstimmung mit dem VöV den Verpflichtungskredit folgendermassen anzupassen:

Der Beitrag an den RPV für die Jahre 2026 – 2028 muss um weitere 70 Mio. Franken pro Jahr erhöht werden (insgesamt um 210 Mio. Franken). Dies sind 143 Mio. Franken weniger als ursprünglich von den Transportunternehmen geplant und verdeutlicht unmissverständlich, dass die ganze öV-Branche einen Beitrag an die Sporbemühungen des Bundes leisten will.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Bundesamt für Verkehr

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 18. Oktober 2024

**Stellungnahme zur Vernehmlassung
Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen
Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 (Vernehmlassung 2024/61)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung bezüglich des Verpflichtungskredits für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz

P. Sommer

Stellungnahme

Ausgangslage

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von Fr. 3'849.4 Mio. und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Mio. eine Lücke von rund Fr. 350 Mio.

Dies trotz der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr (öV) – insbesondere in Bezug auf seinen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem der Schweiz – wichtige Aufgaben zu bewältigen hat. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots muss der Modalsplitanteil des öVs gesteigert, sowie der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der öffentliche Verkehr beim Tourismusverkehr eine stärkere Rolle einnimmt.

In Anbetracht dieser wichtigen Zielsetzungen ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Einschätzung der Kostenentwicklung

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 wird von der öV-Branche deutlich weniger optimistisch beurteilt als vom Bundesrat.

Branchenintern aktualisierte Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf, den das BAV im Herbst 2023 erhoben hatte, in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändert hat. Es kann nicht von substantiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante (Besteller-)Entscheide wurden bereits getroffen und eine Rückabwicklung der hierzu seitens der Transportunternehmen erbrachten Aufwände und Vorbereitungsarbeiten ist nicht mehr machbar, z.B. bei Rollmaterialbestellungen.

Auch zeigt das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht die Branche davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem jährlichen realen Kostenanstieg von rund sechs Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Folgekosten für Fahrzeuge und Depotausbauten, Dekarbonisierung, Cyber Security etc.).

Ertragsentwicklung

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich für 2023 und 2024 als zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 eingeflossen.

Wir folgen der Argumentation des erläuternden Berichts, dass dank dem Ausbau des Angebots von durchschnittlich einem Prozent pro Jahr und der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung des öV-Modalsplitanteils ein überdurchschnittliches Ertragswachstum zu erwarten ist.

Konkret prognostiziert die Branche im erwähnten Positionspapier einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.

Sehr kritisch sehen wir die Bemerkung im erläuternden Bericht auf Seite 30, wonach die Transportunternehmen aufgefordert werden, neben der Optimierung ihrer Kosten, mehr Verkehrseinnahmen zu erzielen, «beispielsweise über eine Tarifierhöhung». Grundsätzlich sind wir zwar der Ansicht, dass der Verkehr allgemein und damit auch der öffentliche Verkehr die Nutzenden etwas kosten darf. Allerdings hat sich das Verhältnis der Preise des öffentlichen Verkehrs einerseits und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten von Ersterem entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tarifierhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt. Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den MIV Vorschub geleistet wird. Eine Tarifierhöhung stellt derzeit eine ultima ratio dar und darf sicher nicht als Ersatzmassnahme für gekürzte Bundesgelder von den Transportunternehmen eingefordert werden.

Benötigte Abgeltungen im Schweizer öV

Aus den bereits erläuterten Kosten- und Ertragsentwicklungen lassen sich die Auswirkungen auf die **jährlich** benötigten Abgeltungen ableiten:

Sechs Prozent reale Kostensteigerung abzüglich drei Prozent Ertragssteigerung durch die Transportunternehmen zuzüglich der Teuerung von einem Prozent führen zu einem jährlichen Abgeltungsmehrbedarf von rund vier Prozent. Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 2025 entsteht zudem ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.

Fazit

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um Fr. 210 Mio. zu erhöhen. Dies entspricht 60% der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von Fr. 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt - wie erwartet - positiv entwickelt und Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Die beiden Vorstösse für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs werden trotz Erhöhung des Verpflichtungskredits nicht umsetzbar sein. Die Vorstösse 20.3328 und 22.3229 sind deshalb weiter zu bearbeiten.

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO₂-Gesetz zur Verfügung stehenden separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um insgesamt ca. Fr. 30 Mio. entlasten. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits 2026-28 um 240 Mio. Franken notwendig.

Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht aus umweltpolitischer Sicht keinen Sinn und wird von uns entschieden abgelehnt.

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

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

Aarau, 15. Oktober 2024

Stellungnahme zum Verpflichtungskredit für die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 4. Juli 2024 geben Sie uns die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zum Verpflichtungskredit für die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028. Dafür danken wir Ihnen.

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von MCHF 3'849 und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von MCHF 3'496 eine Lücke von rund MCHF 350.

RAILplus ist sich der angespannten Finanzsituation des Bundeshaushalts bewusst und unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der Abgeltungen. Die Erwartungen an die Zuverlässigkeit und Qualität des öffentlichen Verkehrs (öV) sind aber sehr hoch. Zusätzlich soll der Modalsplitanteil des öV gesteigert und die Energieeffizienz erhöht und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Mit dem veranschlagten Verpflichtungskredit ist die Erreichung dieser Ziele gefährdet.

Tatsächlich konnten einige Unternehmungen in den vergangenen zwei Jahren gute Ergebnisse erzielen, da die Erholung der Nachfrage nach der Covid-19-Pandemie unerwartet rasch erfolgte. In den nun vorliegenden Offerten 2025/2026 ist diese Entwicklung berücksichtigt. Eine weitergehende Prognose ist schwierig und mit Unsicherheiten behaftet. Immerhin erachtet es auch RAILplus als richtig, diesen positiven Basiseffekt im Verpflichtungskredit zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Kosten wird massgeblich durch Investitionsentscheide geprägt. Aufgrund der systembedingt langen Vorlaufzeiten können viele ab 2026 massgebliche Kostensteigerungen nicht mehr rückgängig gemacht werden. Auch bei den Betriebskosten sind nur wenige Positionen tatsächlich beeinflussbar, was den Handlungsspielraum der Transportunternehmungen stark einschränkt. Einer der wenigen Hebel zur Kostenreduktion ist die Gestaltung des Angebotes. Ein allfälliger Abbau desselben dürfte die oben erwähnte Zielsetzung einer Modalspliterhöhung des öV torpedieren. Zudem liegt die diesbezügliche Verantwortung primär bei den Bestellern.

Zusammenfassend geht RAILplus davon aus, dass die der Umfrage vom 2023 zugrundeliegende Kostenentwicklung weiterhin Bestand hat. Der Effekt aus der erfreulichen Nachfrage- und Ertragsentwicklung der vergangenen Jahre kann ausgehend von der BAV-Umfrage 2023 im Verpflichtungskredit berücksichtigt werden.

Bei Fragen zu unserer Stellungnahme stehen wir gerne zur Verfügung und hoffen auf die Berücksichtigung derselben.

Freundliche Grüsse

RAILplus AG



Joachim Greuter
Geschäftsführer



Roland Rhyn
Leiter Arbeitsgruppe Finanzen und Benchmark Deutschschweiz



Cédric Aubry
Leiter Arbeitsgruppe Finanzen und Benchmark Westschweiz



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

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

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

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 14.10.2024
MAH/SIB

Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 bis 2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2026–2028. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der regionale Personenverkehr (RPV) hat eine gewichtige gesellschaftliche, volkswirtschaftliche und umweltpolitische Bedeutung. Bei der Beurteilung des vorliegenden Verpflichtungskredits für die Jahre 2026 bis 2028 ist diesem Umstand entsprechend Rechnung zu tragen. Eine rein finanzpolitische Betrachtung des Kreditrahmens wird dem Stellenwert des RPV für Gesellschaft und Wirtschaft der Schweiz nicht gerecht.

Weiter sind für die Beurteilung des Vernehmlassungsvorlage sowohl die verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Strategien des Bundes als auch die konkreten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Transportunternehmen (TU) im regionalen Personenverkehr zu berücksichtigen.

1.1. Bedeutung RPV

Schätzungsweise 2,7 Mio. Menschen nutzen täglich den RPV auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkaufen¹. Indem der RPV ländliche Räume mit den Städten vernetzt und Agglomerationen untereinander verbindet, stellt er die Erschliessung der Schweiz durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sicher. Als ein zentraler Teil des Service public leistet der RPV einen nicht wegzudenkenden Beitrag zu einem gut funktionierenden Alltag in der Schweiz. Er bildet das eigentliche Rückgrat des ÖV und sorgt in Ergänzung zum Fernverkehr für optimale Reiseketten. Weil der RPV Mobilität für alle Menschen ermöglicht, unabhängig von Alter, sozioökonomischer Situation und körperlichen Voraussetzungen, deckt er ein wichtiges gesellschaftliches Bedürfnis ab.

Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht hat der RPV eine tragende Rolle für die Schweiz. Neben Pendler:innen und Ausflügler:innen transportiert der ÖV jährlich Millionen von Tourist:innen, welche die Schweiz

¹ Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028: Erläuternder Bericht (2024). UVEK.

besuchen. Zudem beschäftigen die TU mehrere 10'000 Menschen und tragen als Wirtschaftsunternehmen zur Wertschöpfung der Schweiz bei.² Nicht zu vergessen ist: Von einer modernen leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur profitiert letztlich auch der Güterverkehr, was wiederum zur wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz beiträgt.

1.2. Verkehrs- und umweltpolitische Rahmenbedingungen des Bundes

1.2.1. Perspektive Bahn 2050

Im Hintergrundbericht «Perspektive Bahn 2050» hat der Bundesrat detailliert dargelegt, wie das Schweizer Eisenbahnnetz langfristig weiterentwickelt werden soll. Die Langfriststrategie ist darauf ausgerichtet, die langfristigen Klimaziele zu erreichen und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz zu stärken. Ziel der bundesrätlichen Strategie ist es, durch Erhöhung von Kapazität und Geschwindigkeit das ÖV-Angebot zu verbessern, damit mehr Menschen dazu bewegt werden können, anstatt des eigenen Motorfahrzeugs den ÖV zu nutzen. Mit Verkehrsverlagerung soll letztlich eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit auf 27% bis 2050 erreicht werden. Das bedeutet, dass die Personenverkehrsleistung des ÖV gegenüber 2017 um 45% erhöht werden muss, gemäss Basisszenario der Verkehrsperspektiven 2050³. Eine solche Steigerung des ÖV-Anteils ist nur durch einen massiven Angebotsausbau zu bewerkstelligen. Wie der Bundesrat in seiner Langfriststrategie ausführt, ortet er das grösste Verlagerungspotenzial bei den kurzen und mittleren Distanzen. Deshalb will er den ÖV schwergewichtig innerhalb der Agglomerationen und in den intermediären Siedlungsräumen ausbauen. Hier soll das Verlagerungspotenzial durch Angebotsverbesserungen wie Verdichtungen, direkte Verbindungen, bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern oder Qualitätssteigerung ausgeschöpft werden. Hierbei bildet der kontinuierliche Ausbau des RPV den eigentlichen Kern der langfristigen Entwicklung des ÖV. Das Parlament hat diese Strategie im Rahmen der Beratungen der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahnstruktur bejaht. Ohne die entsprechenden finanziellen Mittel für den RPV wird es nicht möglich sein, diese Strategie umzusetzen.

1.2.2. Klimaziele 2050

Das am 18. Juni 2023 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommene Klima- und Innovationsgesetz (KIG)⁴ schreibt fest, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral wird. Dieses ambitionierte Ziel ist nur zu erreichen, wenn es gelingt, den Ausstoss von Treibhausgasen (THG) massiv zu reduzieren. Der Verkehrssektor ist dabei ein entscheidender Faktor, da rund 33% der THG der Schweiz durch Verkehr emittiert werden. Der Verkehr ist damit der grösste Verursacher. 98% der Verkehrsemissionen gehen wiederum aufs Konto des Strassenverkehrs⁵. Dementsprechend kann Klimaneutralität nur erreicht werden, wenn es gelingt, die Emissionen des Strassenverkehrs erheblich zu senken. Das kann einerseits durch die flächendeckende Elektrifizierung des Strassenverkehrs oder andererseits durch die massive Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn erreicht werden. So sieht das kürzlich revidierte CO₂-Gesetz beispielsweise vor, dass der Bund einen Teil der Zusatzkosten für die Anschaffung von Elektrobussen im Vergleich zu herkömmlichen Dieselnissen übernimmt. Im Gegenzug wird die bisher geltende Befreiung von der Mineralölsteuer aufgehoben. Wie das im Juni 2024 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommene Bundesgesetz über die sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien widerspiegelt CO₂-Gesetz und KIG den politischen Willen, wirkungsvolle Massnahmen gegen den Klimawandel zu ergreifen und Klimagerechtigkeit anzustreben. Der Bundesrat hat den demokratischen Willen von Bevölkerung und Parlament zu respektieren.

1.3. Sparmassnahmen im RPV

Der Bundesrat verfolgt zurzeit einen ausgeprägten Sparkurs mit der Begründung, es bestehe ein strukturelles Defizit bei den Bundesfinanzen, das dringend beseitigt werden müsse. All der schlechten Prognosen zum Trotz hat die Rechnung 2023 mit einem Defizit von 1.4 Mrd. Franken wesentlich besser

² LITRA geht davon aus, dass 2020 die Beschäftigung im ÖV direkt oder indirekt insgesamt rund 60'000 Vollzeitstellen entsprach. Die TU erwirtschafteten zudem einen Umsatz von rund 12 Mrd. Franken bei einer Wertschöpfung von rund 11 Mrd. Franken. (LITRA (2024): Verkehrszahlen 2024)

³ ARE (2022). Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050: Schlussbericht.

⁴ Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (SR 814.310)

⁵ BFS (2024). CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsmittel, 2022

abgeschlossen als prognostiziert. Auch für 2024 hat der Bundesrat in der ersten Hochrechnung das budgetierte Defizit von 2.6 Mrd. Franken um 1 Mrd. auf 1.6 Mrd. Franken nach unten korrigiert. Es scheint, als hielte der Bundesrat auf Teufel komm raus an seiner sehr engen Interpretation der Schuldenbremse fest. Das führt dazu, dass die Notwendigkeit von Einsparungen überschätzt wird.

1.3.1. Lineare Kürzungen im Voranschlag 2025

Die Kürzung des Verpflichtungskredits RPV für 2025 um 1.4% lehnt der SEV ab. Aufgrund des deutlich besseren Rechnungsabschlusses 2023 und der positiveren Prognose für 2024 sehen wir keinen Anlass für weitere Einsparungen im RPV. Schon heute sind viele TU mit Personalmangel konfrontiert. Anstatt dass sich die Anstellungsbedingungen verbessern, sind viele Angestellte im RPV mit Reallohnverlusten konfrontiert, weil die Teuerung in den letzten Jahren nicht vollständig ausgeglichen worden ist. Ausserdem veranlassen Kreditkürzungen im RPV die TU dazu, bereits vorausschauend Sparmassnahmen zu ergreifen, was sich negativ auf die Lohnentwicklung auswirkt, womit Arbeitsplätze im ÖV weiter an Attraktivität verlieren. Denn als kurzfristige Möglichkeit bleiben lediglich Einsparungen beim Personal, weil die variablen Kosten bei Rollmaterial und Energie verhältnismässig gering sind. Einsparungen beim Personal verschlechtern aber die Sicherheit objektiv und subjektiv, weil im Störfall qualifiziertes Personal fehlt und weil die Abwesenheit von Begleitpersonal das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen mindert.

Für 2024 wollte der Bund den Verpflichtungskredit RPV um 2% bzw. um 7.8% inklusive Nachtragskredit 2023 kürzen. Das Parlament hat diesen unangemessenen Entscheid korrigiert und die finanziellen Mittel letztlich dem Abgeltungsbedarf der TU entsprechend um 55 Mio. Franken erhöht. Für 2024 stehen somit 1134.5 Mio. Franken zur Verfügung. Für das Kreditjahr 2025 will der Bundesrat nun lediglich 1126.8 Mio. Franken sprechen, obwohl die Kantone das Angebot stets ausbauen, Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt und die Qualität verbessert werden soll. Angesichts der Erfahrungen aus dem Bestellverfahren für 2024 ist davon auszugehen, dass diese finanziellen Mittel nicht ausreichen werden, um die geplanten ungedeckten Kosten abzugelten, die den TU durch das Bereitstellen der von Bund und Kantonen bestellten ÖV-Angebote entstehen.

1.3.2. Sparvorschläge Expertengruppe Gaillard

Auch die Expertengruppe Gaillard will beim RPV Geld einsparen, wie im September 2024 bekannt wurde. Die Gruppe schlägt vor, einerseits den Kostendeckungsgrad (KDG) im RPV von schweizweit durchschnittlich 50% um 2.5 Prozentpunkte auf 52.5% zu erhöhen. In ihrer Begründung schreibt die Gruppe, dass sich die Erhöhung des KDG, infolge der Tariferhöhungen per Ende 2023 und der steigenden Fahrgastfrequenzen, quasi wie von selbst einstellen wird. Diese Einschätzung bezweifelt der SEV, denn wie im vorherigen Abschnitt ausgeführt ist eher von einem Kostenwachstum im RPV auszugehen, weil das Angebot ausgebaut und die Fahrzeuge zunehmend elektrifiziert werden, was höhere Investitionskosten zur Folge hat. Andererseits schlägt die Gruppe vor, auf die Förderung von emissionsarmen Antriebssystemen für Busse und Schiffe zu verzichten und die Mineralölsteuerrückerstattung an die TU ab 2025 generell aufzuheben. Es ist zwar möglich, dass die Einschätzung der Gruppe zutrifft, die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer allein reiche aus, um den Flottenwechsel zu erreichen. Fakt ist aber, dass die Anschaffungskosten von Bussen mit elektrischem Antrieb zurzeit höher sind als von Dieselbussen und ausserdem weitere Investitionen in Anlagen nötig sind, bevor diese Busse im Betrieb eingesetzt werden können. Die TU haben daher einen höheren Finanzbedarf. Wie sie dieses Geld erwirtschaften sollen bzw. woher sie es nehmen sollen, sagt die Gruppe nicht. Die Möglichkeiten, um die Einnahmen markant zu erhöhen, sind im RPV gering. Wie die betriebswirtschaftlichen Zahlen der TU zeigen, ist der RPV grundsätzlich nicht kostendeckend zu betreiben. Deshalb sichert die öffentliche Hand mit Abgeltungen den Betrieb.

Aus Sicht des SEV sind die Vorschläge der Gruppe Gaillard rundweg abzulehnen. Sie sind unüberlegt und unnützlich. Das ÖV-Angebot für die nächsten Jahre wurde bereits geplant. Die nötigen Investitionen für die Anschaffung von Rollmaterial, für den Infrastrukturausbau oder die Einstellung von Personal wurden bereits getätigt. Der ÖV bedarf einer langfristigen Planung und zeichnet sich durch hohe Fixkosten aus, weshalb kurzfristige Einsparungen wenig bringen. Die Sparvorschläge führen letztlich zu einem Abbau des ÖV-Angebots, verschlechtern die Arbeitsbedingungen im ÖV und schaden dem Klima. Das eigenmächtige Vorgehen des Bundesrats, sowohl die Mittel für die Förderung emissionsarmer Antriebe für Busse und Schiffe als auch die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs

komplett zu streichen resp. einfach nicht einzuführen, obwohl das Parlament diese beiden Massnahmen erst vor wenigen Wochen beschlossen hat, halten wir nicht nur für verkehrs- und klimapolitisch falsch, sondern auch für staatsrechtlich fragwürdig.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Ausgangslage

Im Bericht werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der TU, die Entwicklung von Angebot und Nachfrage sowie die wichtigsten Kennzahlen im RPV übersichtlich aufgearbeitet. Daraus lassen sich unseres Erachtens folgende Erkenntnisse ableiten:

1. Der RPV lässt sich nicht kostendeckend betreiben.

Bei fast allen Linien reichen die Transporterlöse nicht aus, um die anfallenden Kosten zu decken. Im langfristigen Durchschnitt liegt der KDG schweizweit bei rund 50%. Die Entwicklung des KDG zeigt einen kontinuierlichen Anstieg, mit Ausnahme der Coronajahre. Für 2024 rechnet das BAV mit einem KDG von rund 53%. Ohne die finanziellen Mittel von Bund und Kantonen gäbe es wohl keinen RPV.

2. Sowohl das Angebot als auch die Nachfrage haben über die letzten Jahre stark zugenommen.

Gemäss Zahlen des BAV ist das Angebot zwischen 2012 und 2023 um 27% ausgebaut worden, währenddem die Nachfrage im selben Zeitraum um 14% zugenommen hat. Dadurch konnten einerseits die Einnahmen erhöht werden, was sich an den steigenden KDG zeigt. Andererseits sind die Kosten für den RPV stark angestiegen, wie die ausbezahlten Abgeltungen zeigen. Die Zunahme der Vollkosten pro produktiver Kilometer ist mit 0.6% jährlich im Zeitraum von 2012 bis 2023 moderat.

3. Trotz des erheblichen Kostenanstiegs konnte die Abgeltungseffizienz verbessert werden.

Wie die Zahlen des BAV zeigen, ist die Abgeltung pro Personenkilometer in den letzten Jahren gesunken oder stabil geblieben. Angesichts des beachtlichen Angebotsausbaus und der daraus resultierenden Kostenzunahme konnten effektiv Effizienzsteigerungen erreicht werden.

2.2. Abgeltungsbedarf BAV

Gemäss Bericht besteht für die Jahre 2026 bis 2028 ein Abgeltungsbedarf von 3'850 Mio. Franken. Auf dieses Gesamtvolumen schätzt das BAV den Abgeltungsbedarf abgestützt auf die Analyse von Daten der TU und der Kantone sowie auf eine detaillierte Umfrage zu anstehenden Projekten bei im RPV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Sommer 2023. Im Bericht sind einige der rund 130 gemeldeten Projekte aufgeführt. Damit ergibt sich für den Zeitraum von 2026 bis 2028 insgesamt ein jährlicher Mehrbedarf von 205 Mio. Franken. Die Steigerung des Abgeltungsbedarfs ist gemäss Bericht hauptsächlich auf Investitionen in Rollmaterial, Angebotsausbauten und die Elektrifizierung zurückzuführen. Dieses Vorgehen zur Abschätzung des Abgeltungsbedarfs hat sich in den letzten Jahren bewährt und ist erprobt. Selbstverständlich sind solche Schätzungen stets mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Dennoch sehen wir keinen Anlass, den RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028 nicht gestützt auf diese Schätzungen des BAV festzulegen.

2.3. Vorschlag für RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028

In der Vernehmlassungsvorlage schlägt der Bundesrat jedoch lediglich einen Gesamtkredit von 3'496 Mio. Franken vor. Der bundesrätliche Vorschlag für den Verpflichtungskredit ist somit um mehr als 350 Mio. Franken bzw. 10% tiefer als der vom BAV geschätzte Abgeltungsbedarf. Im Bericht wird nicht ausgeführt, weshalb der Bundesrat bloss ein Jahr später den Abgeltungsbedarf so viel tiefer einschätzt. Für uns ist die Kürzung gegenüber der Einschätzung des BAV vom Sommer 2023 nicht nachvollziehbar. Es scheint als stütze sich der Bundesrat bei der Festlegung der Kreditmittel lediglich auf die Beträge aus dem Voranschlag 2025 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) ab. Die Hoffnung, die anhaltende Zunahme der Anzahl Reisender und die ab 2024 geltenden Tarifierhöhungen würden zu einer signifikanten Erhöhung der Einnahmen der TU führen, wodurch der Abgeltungsbedarf deutlich geringer ausfiele, scheint uns aufgrund der Daten zur langfristigen Kostenentwicklung unberechtigt. Es ist im Gegenteil eher von einer Kostensteigerung auszugehen, weil Bund und Kantone das ÖV-Angebot ausbauen, die Qualitätsanforderungen erhöhen und von den TU verlangen, den Betrieb zu elektrifizieren. U. E. ist es darum völlig abwegig anzunehmen, die TU könnten die gekürzten finanziellen Mittel durch Massnahmen wie Effizienzsteigerungen, weitere Tarifmassnahmen oder forcierte Projektpriorisierungen kompensieren.

2.4. Abgeltungsbedarf VöV bis 2035

In seinem Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs»⁶ vom Sommer 2024 zeigt der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nachvollziehbar auf, wie sich Kosten und Abgeltungen bis 2035 entwickeln. In seiner Beurteilung kommt der VöV zum Schluss, dass mit einem jährlichen Kostenanstieg im RPV von 6% zu rechnen ist. Das entspricht in etwa dem vom BAV im Sommer 2023 geschätzten Mehrbedarf von 191 Mio. Franken für die Finanzierung der geplanten Projekte der TU und einer durchschnittlichen Erhöhung von 1% pro Jahr. Die Berechnungen des VöV basieren auf der Annahme, dass das ÖV-Angebot jährlich um 1% ausgebaut wird. Als Konsequenz von Rollmaterialbeschaffungen, Modernisierung, Elektrifizierung oder Komfortausbauten rechnet der VöV bis 2035 mit einem Kostenanstieg von 30%. Wir halten diese Schätzung des VöV für plausibel. Ob die TU tatsächlich die Hälfte der Mehrkosten tragen können, indem es gelingt, die Einnahmen jährlich um 3% zu steigern, wie vom VöV vorgesehen, bezweifeln wir. Den Spielraum für Effizienzsteigerungen halten wir für begrenzt. Schon heute muss das Personal Lohneinbussen in Kauf nehmen, weil die Teuerung nicht vollständig ausgeglichen wird. Zudem sind viele TU mit Personalmangel konfrontiert und reizen die Möglichkeiten des AZG bereits heute aus. Solche Arbeitsbedingungen gehen zu Lasten der Gesundheit des Personals, wie die Gesundheitsbefragungen⁷ von Unisanté und SEV vermuten lassen.

2.5. Fazit

Der SEV lehnt den vorliegenden Kreditvorschlag für die Jahre 2026 bis 2028 von 3'496 Mio. Franken ab. Aus unserer Sicht ist dieses Gesamtvolumen nicht ausreichend, um den Abgeltungsbedarf im RPV für die Jahre 2026 bis 2028 vollumfänglich zu decken. Wir stützen uns dabei auf die Einschätzungen des BAV und des VöV als Fachorganisationen mit Zugang zu den erforderlichen Daten. Wir halten die Kürzung des vom BAV sorgfältig und nachvollziehbar eruierten Abgeltungsbedarfs um rund 10% für verkehrs-, sozial- und klimapolitisch falsch. Insbesondere weil es sich hier um einen Verpflichtungskredit handelt, der nicht zwingend ausgeschöpft werden muss. Das Signal, welches mit der pauschalen, rein finanzpolitisch begründeten Kürzung ausgesendet wird, schadet dem RPV. Angebots- und Qualitätsverbesserungen werden infrage gestellt, der ökonomische Druck auf die TU resp. auf das Personal wird unnötig erhöht und die klimapolitisch unabdingbare Verkehrsverlagerung wird verzögert. All das wirkt sich negativ auf die Attraktivität und die Akzeptanz des RPV aus.

Wir sind der Überzeugung, dass der RPV mehr Geld braucht, nicht weniger, angesichts der stetig steigenden Ansprüche in den letzten Jahren. So soll das bestehende Angebot nicht einfach nur gesichert, sondern auch ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Dem ÖV kommt in der klimapolitisch notwendigen Verkehrswende eine zentrale Rolle zu. Es soll eine signifikante Erhöhung des Modalsplits zugunsten des ÖV erreicht werden. Dazu ist ebenfalls eine Dekarbonisierung des Strassen-ÖV nötig. Diese Zielsetzungen zu realisieren kostet Geld. Wie in den vorherigen Abschnitten ausgeführt, halten wir den veranschlagten Verpflichtungskredit dafür als zu knapp bemessen. Insbesondere auch im Kontext der weiteren vorgeschlagenen Sparmassnahmen der Gruppe Gaillard.

U. E. überschätzt der Bundesrat das Einsparpotenzial von Effizienz- und Priorisierungsmassnahmen. Aus folgenden Gründen halten wir das Potenzial für Einsparungen für wesentlich geringer:

- Die Besteller haben zum jetzigen Zeitpunkt bereits viele wegweisende Entscheide zum ÖV-Angebot für die Jahre 2026 bis 2028 getroffen. Die Angebotsausbauten für die kommenden Jahre befinden sich bereits in Umsetzung. Rückabwicklungen von Rollmaterialbestellungen sind nicht möglich.
- Der Spielraum für Effizienzsteigerungen ist aufgrund der Kostenstruktur begrenzt. Die 3 grössten Kostenpositionen wie Abschreibungen, Energiekosten und Löhne lassen sich nur bedingt beeinflussen. In erster Linie sind Effizienzsteigerungen über die Senkung der Personalkosten zu erreichen.
- Eine Steigerung der Einnahmen mittels Tarifierhöhungen scheint wenig realistisch. Einerseits laufen Preiserhöhungen dem klimapolitischen Ziel, den ÖV-Anteil am Modalsplit zu erhöhen, zuwider, und

⁶ VöV (2024). Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs: Positionspapier Verband öffentlicher Verkehr VöV. <https://www.voev.ch/de/Service/Publikationen/Positionspapiere/rpv> (10.10.2024, 17:47).

⁷ SEV (2024). So lange man gesund ist...: Neue Umfrage zu den Arbeitsbedingungen und Gesundheit in der Busbranche. https://sev-online.ch/site/assets/files/338963/broschuere_sante_de_def3.pdf (10.10.2024, 18:00).

andererseits sind weitere Tarifmassnahmen bei den Fahrgästen höchst unbeliebt und politisch umstritten, wie bspw. die Wortmeldungen des Preisüberwachers zeigen.

- Viele TU haben keinen finanziellen Spielraum, weil die Reserven in der Corona-Pandemie aufgebraucht wurden. Sie können also nicht einfach Projekte abschreiben ohne erhebliche finanzielle Konsequenzen.
- Das Bevölkerungswachstum erfordert einen ÖV-Ausbau, schon nur um den gegenwärtigen ÖV-Anteil am Modalsplit halten zu können. Bereits heute beträgt die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz 9 Mio. Menschen. Bis ins Jahr 2050 prognostiziert der Bund eine Wohnbevölkerung von über 10 Mio. Menschen. Damit geht ebenfalls eine wirtschaftliche und eine soziale Entwicklung einher. Der ÖV ist ein wichtiger Standortfaktor und trägt so direkt zur wirtschaftlichen Wertschöpfung bei. Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen stetig zu. In den schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 geht der Bund von einem Wachstum der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 11% aus.⁸

3. Anträge

Der SEV verlangt vom Bundesrat, dass er die beschlossenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes respektiert und den politischen Willen von Parlament und Bevölkerung ernst nimmt. Das heisst, der Bundesrat hat das ÖV-Angebot nach dem vom ihm selber in der «Perspektive Bahn 2050» definierten Stossrichtungen weiterzuentwickeln. Ausserdem hat er den Auftrag, aktiv auf die Erreichung der Klimaziele 2050 hinzuarbeiten. Es ist seine Aufgabe, im Rahmen seiner Kompetenzen politische Massnahmen so zu gestalten, dass sie darauf abzielen, die von Parlament und Bevölkerung beschlossenen Verfassungs- und Gesetzesaufträge umzusetzen. Dazu gehört auch, die nötigen finanziellen Mittel bereitzustellen. An dieser Stelle ist ebenfalls an den verfassungsmässigen Erschliessungsauftrag⁹ von Bund und Kantonen zu erinnern. Der Bund ist gemeinsam mit den Kantonen Besteller des RPV. Er soll als verlässlicher und berechenbarer Partner der TU auftreten. Bei der letzten RPV-Reform waren u.a. Kernanliegen die Planbarkeit und Finanzierung des RPV sicherzustellen.¹⁰ Der SEV stellt deshalb folgende Anträge:

3.1. Erhöhung Verpflichtungskredit RPV 2026 bis 2028

Der Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2026–2028 soll um 350 Mio. Franken auf gesamthaft 3'850 Franken aufgestockt werden. Damit entspricht er auch dem vom BAV ursprünglich eruierten Abgeltungsbedarf.

3.2. Teuerung auf Gesamtkosten

Die Teuerung soll auf den Gesamtkosten des RPV für 2026–2028 berechnet werden, nicht lediglich auf dem geplanten Abgeltungsbedarf. Auch die zusätzlichen Abgeltungen gegenüber der Plansituation 2024 sind an die Teuerung anzupassen. Letztlich wirkt sich die Teuerung auf die Gesamtkosten aus, nicht nur auf einen Teilbetrag. Die Teuerung ist auf dem gesamten eingeschätzten Bedarf von Abgeltungen (Bund und Kantone) an den RPV von rund 7'700 Mio. Franken abzugelten.

3.3. Grunderschliessung vor minimaler Wirtschaftlichkeit

Der Bund soll seine Praxis in Bezug auf RPV-Linien, welche die Voraussetzungen der minimalen Wirtschaftlichkeit nicht erfüllen, überdenken. Die Erschliessungsfunktion einer Linie soll höher gewichtet werden als deren Wirtschaftlichkeit. Ist die Erschliessungsfunktion gemäss Art. 5 VPB gegeben, soll eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren gemäss Art. 7 ARPV sichergestellt und vom Bund mitfinanziert werden, sofern diese Linie im kantonalen ÖV-Angebotskonzept vorgesehen ist, auch wenn kein Kostendeckungsgrad von mindestens 20% erreicht wird – bzw. von 10% im Fall von Linien, die der Grunderschliessung dienen. Der Bund soll deshalb die Richtlinie zur minimalen Wirtschaftlichkeit aussetzen und für die Jahre 2025 bis 2028 Angebote mitbestellen, für die ein Vorbehalt aufgenommen worden ist.

⁸ s. dazu Kap. 1.2.1 Perspektive Bahn 2050

⁹ Art 81a BV

¹⁰UVEK (2019). Reform des regionalen Personenverkehrs: Erläuternder Bericht.

3.4. Entlastungslinien sind kein Überangebot

Der Bund soll sicherstellen, dass auch Linien abgegolten werden, die der Entlastung von Stadtzentren und primären ÖV-Knoten dienen, wie insbesondere tangentielle Buslinien. Solche Linien sind verkehrspolitisch sinnvoll und entsprechen den aktuellen Kundenbedürfnissen. Um das Nachfragepotenzial mittelfristig abrufen zu können, muss auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ein attraktiver Takt gefahren werden. Bei der Entscheidung, ob es sich bei derartigen Linien um ein Überangebot handelt, sollte zukünftig in erster Linie auf das Verlagerungspotenzial abgestützt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Simon Burgunder
Kordinator Politik

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

15. Oktober 2024

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026-2028

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu der Vorlage *Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028* Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für faire politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

1. Allgemeine Einschätzung

Die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und der qualitativ sehr hochstehende öV ist eine grosse Stärke der Tourismusdestination Schweiz. Dies wird in der Tourismusstrategie des Bundes, sowie auch im erläuternden Bericht zur Vorlage festgehalten. Der regionale Personenverkehr leistet hierzu einen wichtigen Beitrag und ist ein bedeutender Faktor bei der guten Erreichbarkeit von touristischen Destinationen. Aus diesen Gründen begrüsst der STV die Weiterentwicklung und kontinuierliche Verbesserung des RPVs.

Im Rahmen des Netto-Null-Ziels des Bundes sind die Bemühungen gross, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit zu steigern und dadurch zu einem klimaschonenderen Verhalten beizutragen. Wie die Ausarbeitung des Postulatberichts Dittli 21.4452 zeigt, beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Verkehr rund ein Viertel. Diese Zahl macht deutlich, dass Steigerungspotential existiert. In diesem Zusammenhang erachtet es der STV als umso wichtiger, die Qualität und Anbindung im regionalen Personenverkehr weiter auszubauen und die Zusammenarbeit zwischen der Tourismuspolitik und der Verkehrspolitik zu stärken.

2. Unzureichende Umsetzung der Motion Maret und des Postulats Clivaz

Laut erläuterndem Bericht sollen mit der Vorlage zwei Vorstösse zum touristischen Verkehr umgesetzt werden. Beide mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen der Tourismus- und

Verkehrspolitik zu stärken. Das Postulat Clivaz (20.3328), das eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öV fordert, und die Motion Maret (22.3229), die eine verstärkte und insbesondere übergreifende Förderung von Innovation im touristischen Verkehr vorsieht. **Der STV sieht diese zwei Vorstösse mit der vorliegenden Vorlage nicht beantwortet.**

Der STV schliesst sich der Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) in der Meinung an, dass die Erläuterungen im Bericht nicht ausreichen und eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen benötigt wird, wie dies das Postulat Clivaz fordert. Eine nationale Strategie sowie eine sektorübergreifende Koordination der Innovationsförderung, wie es die Motion Maret fordert, kann bedeutend zu einer Steigerung der Effizienz und der Zielerreichung – ein höherer Anteil des öffentlichen Verkehrs am touristischen Modalsplit – beitragen. Gerade im Tourismussektor sind viele verschiedene Akteure, Zielgruppen und Förderinstrumente gefordert und involviert. Es wird ein Miteinander benötigt, um diesen wichtigen Beitrag an die Einsparung von Emissionen im Tourismussektor erzielen zu können. Eine entsprechende Strategie und Koordinationsstelle sind dabei wichtige Schritte. **Der STV fordert deshalb dem parlamentarischen Willen Folge zu leisten und das Postulat Clivaz und die Motion Maret umzusetzen.**

3. Bemerkung zur Kredithöhe

Um den öV auch künftig als Stärke der Destination Schweiz hervorheben zu können und sowohl den Modalsplit-Anteil des öV zu steigern als auch die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs im öV voranzutreiben, **spricht sich der STV für eine Erhöhung des Verpflichtungskredites an den vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ermittelten Bedarf aus.** Der STV verweist diesbezüglich auf die Stellungnahme des VöV. Zusätzlich sind weitere finanzielle Mittel nötig, um die Umsetzung der politischen Vorstösse garantieren zu können.

Wir empfehlen dem Bundesrat, die Vorlage entsprechend zu überarbeiten und insbesondere das Postulat Clivaz und die Motion Maret wie vom Parlament verabschiedet umzusetzen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik

**Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK**

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 27. September 2024

Vernehmlassung: Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 wahr.

Als anerkannter Sozialpartner der Branche öffentlicher Verkehr befürwortet transfair den Verpflichtungskredit grundsätzlich.

Art. 1

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist elementarer Bestandteil des schweizerischen Service Public und wichtiger Pfeiler des gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Gemeinsam mit der Nachfrage einer wachsenden Bevölkerung, wächst auch das Angebot des RPV seit Jahren.

Gemäss Vorschlag des Bundesrats sollen die Leistungen des RPV für den Zeitraum 2026–2028 mit einem Verpflichtungskredit in Höhe von 3'496 Millionen Franken abgegolten werden. transfair anerkennt, dass die Analyse des BAV zum Finanzierungsmehrbedarf sachlich und grundsätzlich nachvollziehbar durchgeführt wurde. Nichtsdestotrotz liegt der Vorschlag des Bundesrats um 9 Prozent tiefer als die auf den Bedürfnissen der Transportunternehmen (TU) basierenden Einschätzungen, welche sich bei 3'849 Millionen Franken befinden.

Aus Sicht des Personalverbands muss der Bedarf der Transportunternehmen sehr ernstgenommen werden. Die Mittel braucht es, um auch dem bereits eingeplanten Ausbau eines qualitativ hochstehenden Angebotes Rechnung zu tragen. Dies ist verbunden mit namhaften Rollmaterialbestellungen. Wesentliche Kostenfaktoren stellen zudem die Personalressourcen (Attraktivität, Arbeitsbedingungen) sowie der Ausbau der Sicherheitselemente für Fahrgäste und Personal dar. transfair geht weiter nicht einig mit der im erläuternden Bericht getroffenen Aussagen, dass die negativen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie für den RPV abgewickelt und verdaut sind. Auch das Einspar- und Priorisierungspotential gemäss Bericht ist wohl zu ambitiös. Aus diesen Überlegungen folgert transfair, dass der vorgeschlagene Verpflichtungskredit des Bundesrates effektiv zu knapp bemessen ist und zusätzlichen Spardruck ins System bringen würde. Dies wäre potenziell mit negativen personalpolitischen Konsequenzen verbunden.

transfair empfiehlt einen Verpflichtungskredit gemäss Bedarf der TU in der Höhe von 3'849 Millionen Franken.

Art. 2

Die Teuerungsannahmen, die dem Verpflichtungskredit zugrunde liegen, belaufen sich 2024 auf 1,5 Prozent, 2025 auf 1,1 Prozent und ab 2026 auf 1 Prozent. Dies entspricht den vorläufig vom SECO angestellten Prognosen. Aufgrund der aktuell geopolitisch sehr instabilen Lage ist es aus Sicht des Personalverbands transfair aber sinnvoller, bei den Teuerungsannahmen einen gewissen Spielraum einzuräumen. Ein plötzlicher Anstieg der Teuerung ist jederzeit möglich und sollte präventiv budgetiert werden.

transfair empfiehlt Teuerungsannahmen von 1,5 Prozent, welche ebenfalls Bestandteil des höheren Kreditbetrages sind.

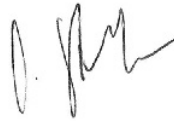
Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Branchenleiter Öffentlicher Verkehr



Olivia Stuber
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

DETEC
Monsieur Albert Röstli
Conseiller fédéral
Palais fédéral
Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 15 octobre 2024

Consultation : crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026-2028

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2026-2028.

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, reprend ici pour l'essentiel la prise de position de son affilié transfair qui est un partenaire social reconnu de la branche des transports publics. Comme transfair, Travail.Suisse approuve sur le fond le crédit d'engagement mais demande un crédit un peu plus élevé pour mieux prendre en considération les besoins et demandes des entreprises de transport et les incertitudes géopolitiques qui pourraient entraîner un taux d'inflation un peu plus élevé que ce qui est prévu dans le projet.

Art. 1

Le transport régional de voyageurs (TRV) est une composante élémentaire du service public suisse et un pilier important du bon fonctionnement des transports publics en Suisse. L'offre des TRV croît depuis des années en même temps que la demande d'une population croissante.

Selon la proposition du Conseil fédéral, les prestations de TRV pour la période 2026-2028 doivent être indemnisées par un crédit d'engagement d'un montant de 3'496 millions de francs. Travail.Suisse reconnaît que l'analyse de l'OFT sur les besoins financiers supplémentaires a été effectuée de manière objective et compréhensible. Néanmoins, la proposition du Conseil fédéral est inférieure de 9% aux estimations basées sur les besoins des entreprises de transport (ET), qui se situent à 3'849 millions de francs.

Du point de vue de Travail.Suisse, les besoins des entreprises de transport doivent être pris très au sérieux. Les moyens sont nécessaires pour tenir compte de l'extension déjà planifiée d'une offre de haute qualité. Cela implique des commandes importantes de matériel roulant. Les ressources en personnel (attractivité, conditions de travail) ainsi que le développement des éléments de sécurité pour les voyageurs et le personnel constituent également des facteurs de coûts importants. Travail.Suisse n'est pas d'accord avec l'affirmation du rapport explicatif selon laquelle les effets négatifs de la pandémie de coronavirus pour le TRV ont été traités et digérés. Le potentiel d'économie et de priorisation selon le rapport est également trop ambitieux. Sur la base de ces réflexions, Travail.Suisse estime que le crédit d'engagement proposé par le Conseil fédéral est effectivement trop juste et qu'il entraînerait une pression supplémentaire pour réaliser des

économies dans le système. Cela aurait potentiellement des conséquences négatives sur la politique du personnel.

Travail.Suisse recommande un crédit d'engagement selon les besoins des entreprises de transports d'un montant de 3'849 millions de francs.

Art. 2

Les hypothèses de renchérissement sur lesquelles se fonde le crédit d'engagement s'élèvent à 1,5 % en 2024, 1,1 % en 2025 et 1 % à partir de 2026. Cela correspond aux prévisions provisoires du SECO. En raison de la situation géopolitique actuellement très instable, il est toutefois plus judicieux, d'accorder une certaine marge de manœuvre aux hypothèses de renchérissement. Une hausse soudaine du renchérissement est toujours possible et devrait être budgétisée de manière préventive.

Travail.Suisse recommande des hypothèses de renchérissement de 1,5 pour cent, qui font également partie du montant plus élevé du crédit.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier politique énergétique

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung bezüglich des Verpflichtungskredites für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 (Vernehmlassung 2024/61)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu obiger Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stéphanie Penher'.

Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Ausgangslage

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von Fr. 3'849.4 Mio. und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Mio. eine Lücke von rund Fr. 350 Mio.

Dies trotz der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr (öV) – insbesondere in Bezug auf seinen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Verkehrssystem der Schweiz – wichtige Aufgaben zu bewältigen hat. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots muss der Modalsplitanteil des öVs gesteigert, sowie der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der öffentliche Verkehr beim Tourismusverkehr eine stärkere Rolle einnimmt.

In Anbetracht dieser wichtigen Zielsetzungen ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Einschätzung der Kostenentwicklung

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 wird von der öV-Branche deutlich weniger optimistisch beurteilt als vom Bundesrat.

Branchenintern aktualisierte Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf, den das BAV im Herbst 2023 erhoben hatte, in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändert hat. Es kann nicht von substantiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante (Besteller-)Entscheide wurden bereits getroffen und eine Rückabwicklung der hierzu seitens der Transportunternehmen erbrachten Aufwände und Vorbereitungsarbeiten ist nicht mehr machbar, z.B. bei Rollmaterialbestellungen.

Auch zeigt das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht die Branche davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem jährlichen realen Kostenanstieg von rund sechs Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Folgekosten für Fahrzeuge und Depotausbauten, Dekarbonisierung, Cyber Security etc.).

Ertragsentwicklung

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich für 2023 und 2024 als zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 eingeflossen.

Wir folgen der Argumentation des erläuternden Berichts, dass dank dem Ausbau des Angebots von durchschnittlich einem Prozent pro Jahr und der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung des öV-Modalsplitanteils ein überdurchschnittliches Ertragswachstum zu erwarten ist.

Konkret prognostiziert die Branche im erwähnten Positionspapier einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.

Sehr kritisch sehen wir die Bemerkung im erläuternden Bericht auf Seite 30, wonach die Transportunternehmen aufgefordert werden, neben der Optimierung ihrer Kosten, mehr Verkehrseinnahmen zu erzielen, «beispielsweise über eine Tarifierhöhung». Grundsätzlich sind wir zwar der Ansicht, dass der Verkehr allgemein und damit auch der öffentliche Verkehr die Nutzenden etwas kosten darf. Allerdings hat sich das Verhältnis der Preise des öffentlichen Verkehrs einerseits und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) andererseits in den letzten Jahrzehnten dermassen stark zuungunsten von Ersterem entwickelt, dass es derzeit keine weiteren Tarifierhöhungen auf Kosten der öV-Nutzerinnen und Nutzer verträgt. Sonst besteht die Gefahr, dass einem Umstieg auf den MIV Vorschub geleistet wird. Eine Tarifierhöhung stellt derzeit eine ultima ratio dar und darf sicher nicht als Ersatzmassnahme für gekürzte Bundesgelder von den Transportunternehmen eingefordert werden.

Benötigte Abgeltungen im Schweizer öV

Aus den bereits erläuterten Kosten- und Ertragsentwicklungen lassen sich die Auswirkungen auf die **jährlich** benötigten Abgeltungen ableiten:

Sechs Prozent reale Kostensteigerung abzüglich drei Prozent Ertragssteigerung durch die Transportunternehmen zuzüglich der Teuerung von einem Prozent führen zu einem jährlichen Abgeltungsmehrbedarf von rund vier Prozent. Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 2025 entsteht zudem ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.

Fazit

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um Fr. 210 Mio. zu erhöhen. Dies entspricht 60% der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von Fr. 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt - wie erwartet - positiv entwickelt und Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Die beiden Vorstösse für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs werden trotz Erhöhung des Verpflichtungskredits nicht umsetzbar sein. Die Vorstösse 20.3328 und 22.3229 sind deshalb weiter zu bearbeiten.

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO₂-Gesetz zur Verfügung stehenden separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um insgesamt ca. Fr. 30 Mio. entlasten. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits 2026-28 um 240 Mio. Franken notwendig.

Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht aus umweltpolitischer Sicht keinen Sinn und wird von uns entschieden abgelehnt.

Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs

Positionspapier

Verband öffentlicher Verkehr VÖV





Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	2
2 ÖV-Markt- und Angebotsentwicklung in einer wachsenden Schweiz	4
3 Abgeltungseffizienz – Die Transportunternehmen haben die Kosten im Griff	6
4 Kostenentwicklung bis 2035	8
5 Effizienzmassnahmen der Transportunternehmen	12
6 Finanzielle Gesamtbetrachtung bis 2035: Verkehrserträge und Abgeltungsbedarf	14
7 Handlungsoptionen – und ihre Grenzen	16
8 Verantwortung des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden	18
9 Fazit/Haltung des VöV	20

1 Ausgangslage

Grosse volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Die Schweiz verfügt über einen ausgezeichneten öffentlichen Verkehr (öV) – der auch von allen Bevölkerungsteilen rege benützt wird. Er zeichnet sich durch ein flächendeckendes Angebot in allen Landesteilen aus, das systematisch und verlässlich aufeinander abgestimmt ist. Dadurch ist der öV für die Schweiz von herausragendem Nutzen: Als Massentransportmittel bildet er das Rückgrat für die Mobilität der Bevölkerung und ist bei ihr äusserst gut verankert. Für die Wirtschaft ist ein starker öV ein zentraler Faktor hinsichtlich der Standortattraktivität und der Erreichbarkeit für die Angestellten. Regionalpolitisch fördert er den Zusammenhalt des Landes durch die gute Vernetzung von peripheren Regionen mit den Zentren sowie für den Tourismus.

Die Schweiz kann in Länder- und Städterankings auch dank dem öffentlichen Verkehr massiv punkten (als Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination). Nicht zuletzt aufgrund der guten Erschliessung von peripheren Regionen entstehen auch dort Arbeitsplätze, und Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende erhalten die Möglichkeit, weiterführende Schulen in den Zentren besuchen zu können (Chancengleichheit mit jenen in urbanen Zentren). Weiter beschäftigt der öffentliche Verkehr direkt ca. 42'000 Mitarbeitende und indirekt 17'200 Arbeitnehmende, dies auch in Randregionen. Der öffentliche Verkehr ist ein bedeutender Ausbildner für Jugendliche und stärkt so das bewährte duale System in der Schweiz. Davon profitieren auch diverse andere Branchen.

Der öffentliche Verkehr bietet, unabhängig von Einkommen oder sozialem Status, Zugang zu zuverlässiger, effizienter und erschwinglicher Mobilität, und er übernimmt eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele der Schweiz. Entsprechend sind der Wohlstand und die hohe Lebensqualität in der Schweiz massgeblich vom attraktiven Angebot des öV mitgeprägt.

Pfeiler des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr besteht aus den Pfeilern Fernverkehr, regionaler Personenverkehr (RPV), Ortsverkehr und touristischer Verkehr. Während der Fernverkehr und der touristische Verkehr kostendeckend betrieben werden können und somit keine Abgeltungen erhalten, sind der RPV und der Ortsverkehr auf Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. Auf über 1500 Linien erschliessen S-Bahnen, Busse, Trams, Meterspurbahnen, teils auch Schiffe und Seilbahnen, mit einem attraktiven Angebot sämtliche Regionen der Schweiz. Der RPV wird zu ca. 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden und zu ca. 50 Prozent durch die Besteller (Bund und Kantone) finanziert. Diese Finanzierungsaufteilung ist aufgrund ihrer Bedeutung für die Wirtschaft und den Service

Public bewährt und breit akzeptiert. Ergänzend stellt der von Kantonen und Gemeinden mitfinanzierte Ortsverkehr in Städten und Agglomerationen die zentrale Funktion der Feinerschliessung sicher.

Aktuelle Herausforderungen

In den nächsten Jahren stehen dem öV grosse, durch äussere Einflüsse verursachte Herausforderungen mit finanzpolitischen Auswirkungen bevor:

- Aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums braucht die Schweiz zusätzliche öV-Kapazitäten, insbesondere in den Verkehrsspitzen, um die zusätzlichen Personen transportieren zu können.
- In der Klimawende leistet der äusserst energieeffiziente öV einen entscheidenden Beitrag. Die dafür notwendige Dekarbonisierung im Strassen-öV bedingt jedoch hohe Investitionen.
- In den Innenstädten trägt der öV dank seiner Flächeneffizienz zu immer höherer Lebensqualität bei, gerät aufgrund von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Produktion jedoch selbst unter Druck.
- Steigende Kosten für wichtige Ausgaben wie Energie, Gehälter und nötige Ersatzinvestitionen erhöhen den Druck auf die Branche zusätzlich. Diese erwarteten Kosten sind höher als die durch das Bevölkerungswachstum erzielbaren Mehreinnahmen.

Finanziell müssen diese Faktoren unter dem Druck eines straffen und zunehmend umkämpften Bundesbudgets bewältigt werden. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden stehen aber in einer Verantwortung, denn die Planungen der Behörden aller Stufen sehen betreffend den öV zu Recht Angebotsausbauten vor, die von den Transportunternehmen auch entsprechend konzipiert und umgesetzt werden. Es braucht klare und weitsichtige Entscheide des Bundes, der Kantone, der Städte, Gemeinden und der Transportunternehmen auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung, um diese Planungen auch umsetzen zu können, inklusive Finanzierung. Für die Finanzierung dieser Aufgaben müssen die angestrebten Ziele, realistische Handlungsstrategien und Einflüsse unvermeidbarer externer Entwicklungen berücksichtigt werden. Oder anders ausgedrückt: Einen guten öV, der wie oben skizziert von der öffentlichen Hand verlangt und eingefordert wird, gibt es für die Besteller nicht zum «Nulltarif».

Das vorliegende Papier soll eine Grundlage für diese Entscheide bilden.

2 ÖV-Markt- und Angebotsentwicklung in einer wachsenden Schweiz

Die Schweizer Wohnbevölkerung und auch der Dienstleistungssektor wachsen weiterhin stark, was unweigerlich zu einem erhöhten Bedarf an Mobilität führt. Damit nehmen auch die täglichen Pendler- und Freizeitströme zu, was bestehende Verkehrsnetze zunehmend unter Druck setzt. Der öV in der Schweiz muss entsprechend mitwachsen. Ansonsten wird die Strassenverkehrsinfrastruktur noch stärker von Staus und Überlastung betroffen, was nicht nur die Umwelt durch erhöhte Emissionen belastet, sondern auch die Wirtschaft durch verlorene Arbeitszeit und erhöhte Transportkosten.

Unter Berücksichtigung von Prognosen, übergeordneten Strategien von Transportunternehmen und Bestellern sowie konkret geplanten Angebotsausbauten rechnet die öV-Branche heute mit einem mittel- und langfristigen jährlich notwendigen Angebotsausbau von rund einem Prozent (in gewissen Regionen auch höher). Diese Leistungssteigerungen entsprechen auch dem Wachstum, welches über die letzten Jahrzehnte notwendig war, um mit dem generellen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum mitzuhalten und eine bedarfsgerechte Versorgung mit qualitativ sehr guten öV-Angeboten sicherzustellen. Als Folge des Bevölkerungswachstums ist bei den kantonalen Angebotsplanungen auch ein entsprechendes öV-Wachstum hinterlegt.



3 Abgeltungseffizienz – Die Transportunternehmen haben die Kosten im Griff

Aus politischer Sicht ist die Frage, wie effizient die Steuergelder eingesetzt werden, einer der zentralsten Punkte. Der Blick zurück zeigt, dass die öV-Branche verantwortungsvoll mit den Abgeltungen umgeht und zugunsten der Qualität Effizienzgewinne realisiert hat. Der Subventionsbedarf gemessen an der Transportleistung hat sich von 2012 bis zum Einsetzen der Corona-Pandemie kaum verändert. Er pendelt stetig zwischen 20.3 und 21.3 Rappen pro Personenkilometer. Taktverdichtungen und die Ausdehnung von Betriebszeiten konnten folglich aus Perspektive der öffentlichen Hand zu einem konstanten Einheitspreis realisiert werden. Parallel dazu wurde die Qualität des öV-Angebots deutlich verbessert. Konkret handelt es sich hierbei um eine kontinuierliche Erhöhung des Fahrzeugkomforts (z.B. Klimaanlage), Echtzeit-Kundeninformation und die Integration von Services (z.B. WLAN), ohne dass die öffentliche Hand hierfür zusätzlich belastet wurde. Diese positive Entwicklung wurde dadurch unterstützt, dass die Zahl der Fahrgäste in Zügen, Trams und Bussen gestiegen ist, was wiederum eine Folge der hohen Angebotsqualität sein dürfte.

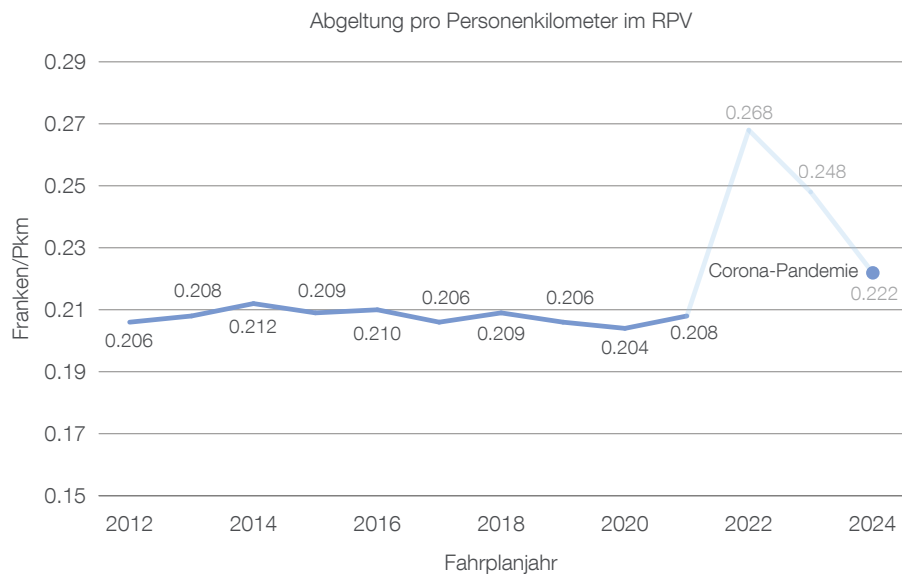


Abbildung 1: Entwicklung Abgeltung pro Personenkilometer im RPV

Mit der Corona-Pandemie und der behördlich angeordneten Meidung des öV wurde diese Entwicklung jäh – aber nur vorübergehend – unterbrochen. In der Buchhaltung schlägt sich dies mit einem temporären Anstieg des Subventionierungsanteils auf den Höchstwert von 26.8 Rappen pro Personenkilometer im Jahr 2022 nieder. Für zusätzliche Turbulenzen und Auswirkungen auf die Produktionsketten (Rohstoffe, Energie, Lieferengpässe) sorgen seit dieser Zeit die geopolitischen Entwicklungen.

Erfreulicherweise ist aufgrund der äusserst positiven Entwicklung bei der Nachfrage per 2024 betreffend Abgeltung pro Personenkilometer die Rückkehr zur Normalität feststellbar. Auch wenn die aktuellen Werte geringfügig über dem langfristigen Durchschnitt liegen, beweist der Schweizer öV, dass er über ein effektives Kostenmanagement verfügt und die Fähigkeit hat, Kostentreiber erfolgreich zu kontrollieren. Es ist daher zu erwarten, dass auch zukünftige Investitionen in den öV die gewünschte Wirkung entfalten werden.



4 Kostenentwicklung bis 2035

Wie oben dargelegt, haben die Transportunternehmen ihre Kosten im Griff. Trotzdem gibt es gewichtige exogene Faktoren der Kostenentwicklungen, die von den Transportunternehmen nur schwer zu beeinflussen sind. Bei der Kostenentwicklung sind, abgesehen von der allgemeinen Teuerung, drei Treiber zu berücksichtigen: der Ausbau des Angebots (a), Kostensteigerungen aus der operativen Leistungserbringung (b) und die Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele/Dekarbonisierung (c).

a) Angebotsausbau: Steigende Kosten aufgrund von Angebotsausbauten

Die im vorherigen Kapitel beschriebenen Angebotsentwicklungen, die für eine effiziente Bewältigung der Verkehrsnachfrage in einer wachsenden Schweiz notwendig sind, führen zu zusätzlichen Kosten bei den Transportunternehmen (häufigere Verbindungen, längere Betriebszeiten, zusätzliche Busse, Trams und Züge und damit verbunden Erweiterungsbauten in Abstellanlagen und Busgaragen). Durch die Kapazitäts- und Angebotserweiterungen entsteht jedoch ein unmittelbarer Kundennutzen, und dank Mehrnachfrage steigen auch die Verkehrseinnahmen. Fahrgäste bezahlen damit einen wesentlichen Teil dieser Zusatzkosten. Häufig ergeben sich zudem bei den Transportunternehmen Skaleneffekte. Die Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt somit gleich oder kann sogar erhöht werden.

b) Leistungserbringung: Steigende Kosten für Zusatzservice, Sicherheit und Fahrplanstabilität

Neben dem Angebotsausbau bestehen weitere Kostentreiber, die einen indirekten Nutzen für die Fahrgäste haben, z.B. das Anbieten von Echtzeit-Fahrgastinformation, die Verbesserung der Barrierefreiheit oder das Betreiben von Überwachungssystemen zur Erhöhung der Sicherheit.

Zum Aufrechterhalten und weiteren Ausbau des Qualitätsniveaus dient der Ersatz abgeschriebener Busse, Trams und Züge. Diese decken mit mehr Komfort und Zusatzangeboten (z.B. Steckdosen, WLAN) die steigenden Kundenbedürfnisse ab.

Wesentlich sind jedoch auch steigende Aufwendungen, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. Zusätzliche und leistungsfähigere Verkehrsmanagement- und Zugsicherungssysteme sind notwendig, um die höhere Auslastung der Eisenbahninfrastruktur zu bewältigen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau weiter zu erhöhen. Und auch die Bus- und Tramunternehmen sind inzwischen auf Leitsysteme angewiesen, um im zunehmenden Strassenverkehr einen stabilen Fahrplan aufrecht zu erhalten. Wo Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden

(Tempo-30-Zonen, geteilte Bus-, Taxi- und Velospuren) wird das Vorankommen von Bussen teilweise erschwert, und es sind zusätzliche Busse nötig, um den Fahrplankontakt zu erhalten.

Schliesslich sehen sich die Transportunternehmen auch mit steigenden Kosten in den Bereichen Cybersecurity zum Schutz der betriebsnotwendigen Systeme, Energie- und Kapitalkosten sowie Personal (Lohnentwicklung und Lohnnebenkosten, insbesondere für die Altersvorsorge), konfrontiert. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs nehmen eine hohe soziale Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitenden wahr und pflegen enge Beziehungen zu den Sozialpartnern. Diese Kooperation hat lange Tradition und schlägt sich in Gesamtarbeitsverträgen und Branchenübereinkommen nieder, die einen hohen Arbeitsfrieden und attraktive Löhne garantieren, sich aber auch kostenseitig auswirken.

c) Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele

Zur Erreichung der Klimaziele besteht ein klares politisches Bekenntnis zur Steigerung des Anteils des öV am Modalsplit sowie zur Elektrifizierung der Busflotten. Letztere bietet eine effektive Lösung, um den CO₂-Ausstoss im Verkehrssektor zu senken, die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu verringern und zur Reduktion von Lärmimmissionen. Gemäss Energiestrategie des VöV soll der öV bis ins Jahr 2040 gänzlich CO₂-frei sein. Zwar verkehren heute schon gegen 1000 Busse mit umweltfreundlichen Antrieben. Im RPV und Ortsverkehr sind aber schweizweit noch rund weitere 7000 Busse zu ersetzen.

Die vollständige Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben verursacht hohe Kosten. Es sind dies einerseits die höheren Beschaffungskosten der Fahrzeuge und andererseits die daraus resultierenden Folgekosten für Ladestationen, Depotumbauten und vergrösserte Fahrzeugreserven. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz wird ein Teil dieser Mehrkosten übernommen, jedoch nur betreffend Investitionskosten für die Fahrzeuge selbst und aus anderen Finanzierungsquellen für nur einen Teil der Ladeinfrastrukturen. Ein wesentlicher Teil der Mehrkosten verbleibt bei den Transportunternehmen und muss über die jährlichen Abgeltungen finanziert werden. Weiter zu berücksichtigen ist, dass ab 2026 bzw. 2030 für den Strassen-öV die Mineralölsteuerbefreiung wegfallen wird, was ebenfalls zu Mehrkosten führen wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die grossen Blöcke der erwarteten Mehrkosten überwiegend auf «externen» Treibern beruhen, und nicht mit der Art des «Wirtschaftens» der Transportunternehmen in Zusammenhang stehen.

Besonderheiten des Ortsverkehrs

Viele der Ausführungen betreffend den regionalen Personenverkehr (Kostenentwicklung, Angebot etc.) treffen im Grundsatz auch auf den Ortsverkehr zu. Es gibt jedoch auch Punkte, die für den Ortsverkehr abweichend sind.

So wird einerseits in einigen Städten das Angebot stärker als 1 Prozent pro Jahr wachsen, hingegen können grössere Fahrzeuge wie Doppelgelenkbusse oder neue Tramlinien die Betriebskosten punktuell reduzieren, da ein weniger dichter Takt nötig ist. Auf der Kostenseite kommen bei den Städten - erschwerend - einige Zusatzelemente wie die Folgekosten von Tempo-30-Zonen oder Stautunden hinzu. Ebenso sind in Städten Areale für Depotneubauten nur sehr schwierig zu finden und die Grundstücke sind in der Regel entsprechend teuer.

Besonders aber ist die Finanzierung des Ortsverkehrs anders festgelegt als im regionalen Personenverkehr. Im Ortsverkehr sind die Kantone und Städte bzw. Gemeinden in der Rolle der Besteller und somit für die Finanzierung seitens der öffentlichen Hand zuständig. Die konkreten Verfahren und Mechanismen variieren dabei von Kanton zu Kanton erheblich. Der Bund hingegen beteiligt sich an den Kosten des Ortsverkehrs nicht. Ausnahmen bilden die Förderung der Umstellung auf umweltfreundliche Busantriebe (CO₂-Gesetz), die jedoch beim Ortsverkehr tiefer ist als beim regionalen Personenverkehr und Investitionsbeiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds an Ladeinfrastrukturen in Depots. Zudem wird die Befreiung von der Mineralölsteuer beim Ortsverkehr früher als beim Regionalverkehr aufgehoben werden.

Aus diesem Grund kommt den Kantonen und Städten bei der Finanzierung des Ortsverkehrs eine äusserst wichtige Rolle zu.



5 Effizienzmassnahmen der Transportunternehmen

Die öV-Branche hat in der Vergangenheit grosse Anstrengungen zur Kostenreduktion erbracht und verpflichtet sich auch für die Zukunft auf dieses Ziel. So werden beispielsweise trotz nur leicht steigendem Personalbestand immer mehr Fahrgäste transportiert – auch wenn zunehmende Regulierung und Administrierung zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen in die Verwaltungen der öV-Unternehmen geführt hat. Die Transportunternehmen arbeiten in zahlreichen Belangen intensiv und partnerschaftlich zusammen, um Synergien zu nutzen und gegenüber den Fahrgästen den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem zu verbessern: Sie kaufen gemeinsam Billettautomaten und verfolgen unternehmensübergreifende Projekte im Vertrieb und der Kundeninformation, sie beschaffen gemeinsam Busse und Trams, sie erbringen gegenseitig Leistungen z.B. im Fahrzeugunterhalt oder der Verwaltung, sie verständigen sich auf möglichst einheitliche Standards, sie führen gemeinsame Marketingkampagnen durch und stellen einander Erkenntnisse aus «Best Practices» zur Verfügung.

Den Transportunternehmen ist auch gelungen, vermehrt Nebenerlöse zu erwirtschaften. Dies etwa durch den Verkauf von Werbeflächen, den Vertrieb von Angeboten Dritter über eigene Kanäle, die Vermietung von Fahrzeugen oder durch das Ausführen von Drittaufträgen.



Mit diesen Massnahmen – zusätzlich begünstigt durch steigende Verkehrserträge aufgrund steigender Anzahl Fahrgäste – konnte in den vergangenen Jahren erreicht werden, dass die Abgeltung der Besteller pro Personenkilometer nicht erhöht werden musste (vgl. Ziff. 3). Dies ist ein grosser Tatbeweis der öV-Branche zur Kostenkontrolle. Zudem nutzt sie die von den Bestellern zur Verfügung gestellten Kennzahlen (Qualitätsmessungen, finanzielle Kennzahlen und Benchmarkings, Ergebnisse aus Kundenumfragen), um die Kundenzufriedenheit zu erhalten und Verbesserungspotenziale zu erkennen. Behörden, Branchenverbände und Transportunternehmen stehen zudem im steten Dialog, um auch in der Zusammenarbeit zwischen Besteller/Aufsichtsbehörden und der Branche Synergien zu nutzen.

Die Transportunternehmen werden auch in Zukunft grosse Beiträge leisten, um die Effizienz weiter zu steigern. Darunter fallen etwa Rationalisierungsmassnahmen aufgrund der technischen Entwicklung und Digitalisierung oder in der Distribution. Gewisse gesellschaftliche Erwartungen (zum Beispiel die Vielzahl der Möglichkeiten im Ticketverkauf und der Bezahlmittel) stehen aber zu einigen Rationalisierungsmöglichkeiten in Widerspruch.

Der Spielraum an Effizienzmassnahmen ist dennoch begrenzt, da die grössten Positionen (Löhne, Abschreibungen des Rollmaterials, Energie) kaum beeinflussbar sind und die beschriebenen gesamtwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen die Rahmenbedingungen für die öV-Branche erschweren. Trotz der steigenden Nachfrage und der Anstrengungen der Branche und der Behörden ist deshalb zu erwarten, dass diese Entwicklungen real steigenden Abgeltungsbedarf auslösen (vgl. Ziff. 6).

6 Finanzielle Gesamtbetrachtung bis 2035: Verkehrserträge und Abgeltungsbedarf

Erwartete Kostenentwicklung bis 2035

Die Entwicklung der Kosten ist naturgemäss mit einigen Unsicherheiten behaftet. Unvermeidbar ist aber, dass die beschriebenen Entwicklungen wesentliche Kostenfolgen für den Schweizer öV mit sich bringen. Die Branche rechnet in einem mittleren Szenario mit einem (teuerungsbereinigten) Kostenanstieg von rund 30 Prozent im Zeitraum von rund zehn Jahren bis 2035. Aufgrund der Dekarbonisierung steigen bei Busbetrieben die Kosten stärker an als bei Bahn und Tram. Die nachfolgende Grafik zeigt die Wirkung der beschriebenen Entwicklungen in ihrer ungefähren Grössenordnung gemäss einer Schätzung von Expertinnen und Experten der Branche.

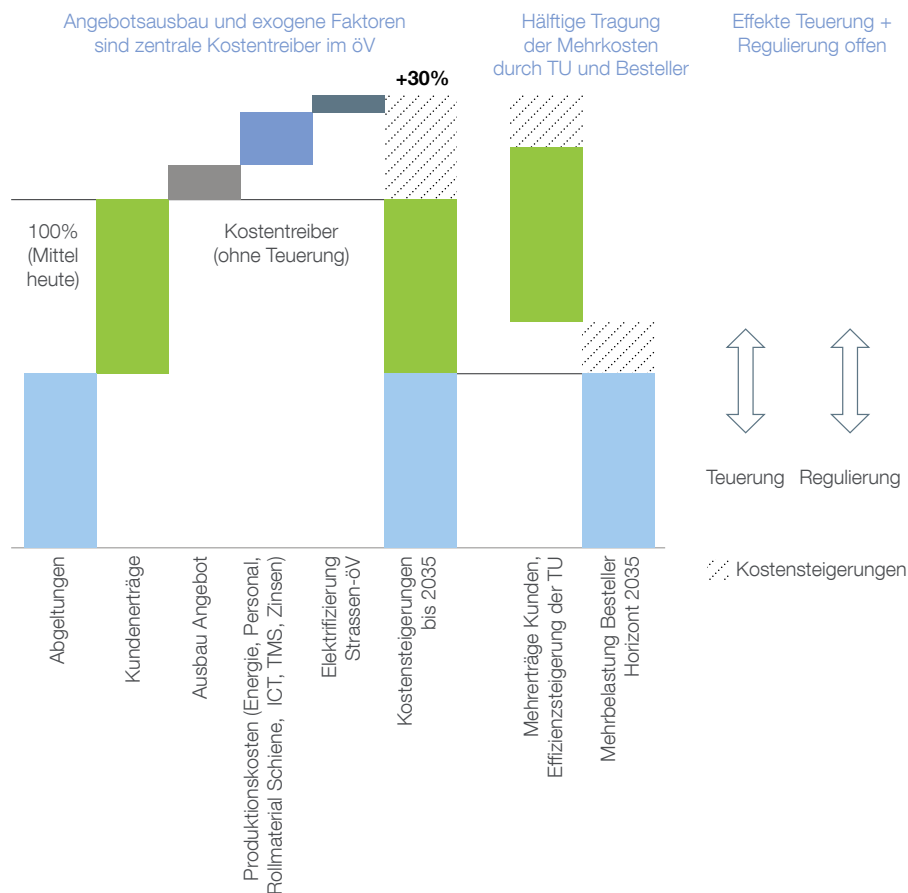


Abbildung 2: Prognose des künftigen Mittelbedarfs

Häufige Kostentragung durch Besteller und Kundinnen und Kunden

Heute werden die Kosten des RPV und des Ortsverkehrs je zu ca. 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden sowie durch die öffentliche Hand getragen. Die öV-Branche geht davon aus, dass dieses Verhältnis auch in Zukunft grundsätzlich so bleiben wird.

Zur Deckung des erheblichen zusätzlichen Mittelbedarfs nach dem bewährten, ungefähr hälftigen Finanzierungsprinzip müssen sowohl die Branche mit einer Steigerung der Kundeneinnahmen und Nebenerlöse als auch die Besteller mit einer Erhöhung der eingesetzten Steuergelder gleichermaßen zur Lösung beitragen. Mit der Zielsetzung, dass die Fahrgäste auch künftig rund die Hälfte der Kosten finanzieren sollen, stehen sowohl die öV-Branche als auch die Politik – basierend auf dem angenommenen Mehrbedarf an Finanzmitteln – vor einer grossen Herausforderung.

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie der Angebotsausbau führen dazu, dass bestehende Kundinnen und Kunden ihre Nutzung intensivieren und neue Fahrgäste hinzukommen. Es ist an den Transportunternehmen, die damit verbundenen Chancen für eine bessere Auslastung der Verkehrsmittel zu nutzen und nutzerfinanzierte Mehreinnahmen zu realisieren, welche die ansteigenden Kosten mittragen können. Nationale und regionale Tarifanpassungen sind möglich, wenn sich die Angebotsqualität markant verändert oder ein klarer politischer Wille umgesetzt werden soll. Tarifierhöhungen zur Kostenüberwälzung auf die Fahrgäste sind zudem möglich, wenn dies transparent und schlüssig dargelegt werden kann (Preisüberwacher).

Die Transportunternehmen übernehmen ihre Verantwortung. Während sie davon ausgehen, dass das Angebot bis 2035 um geschätzte rund 10 Prozent ausgebaut wird, müssen sie ihre Einnahmen jährlich im Schnitt um rund 3 Prozent steigern. Die Transportunternehmen sind gewillt, dies zu tun und stellen sich dieser Aufgabe, indem sie neue Kundinnen und Kunden gewinnen, ihre Angebote bedarfsorientiert weiterentwickeln und beispielsweise mit Flexibilisierungen ihrer Verkehre oder mit Direktfahrten noch besser auf variierende Kundenbedürfnisse eingehen (vgl. Ziff. 7).

Abgeltungsbedarf

Gleichzeitig steht die Politik vor der Herausforderung, für ihren Anteil der Finanzierung eine Lösung zu finden bzw. ihrerseits die Grundlage dafür zu schaffen, dass die Abgeltungen jährlich um rund 2.5 bis 3.5 Prozent (zuzüglich Teuerung) erhöht werden können. Dieser Mehrbedarf ist zwar nicht unerheblich, in Anbetracht einer wachsenden Schweiz (auch an Steuerzahlenden) und des grossen volkswirtschaftlichen Nutzens eines guten öV aber für die Schweiz gut verkraftbar.

7 Handlungsoptionen – und ihre Grenzen

Die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs erfolgt durch Bund und Kantone und beim Ortsverkehr durch Kantone und Gemeinden. Seitens des Bundes geschieht dies via vierjährige Verpflichtungskredite (Parlamentsentscheid) und dem jährlichen Voranschlag zum ordentlichen Bundeshaushalt. Die angespannte Finanzsituation des Bundes gab und gibt Anlass für Diskussionen über Kosteneinsparungen in unterschiedlichsten Aufgabenbereichen. Entsprechend stellt sich auch die Frage, welche Handlungsoptionen im Bereich des öV vorhanden sind, um den Abgeltungsbedarf zu senken.

Grundsätzlich bestehen hierzu drei grosse Hebel: (1) Kein Ausbau oder sogar Abbau von Verkehrsangeboten, (2) eine stärkere Nutzerfinanzierung oder (3) das Hinausschieben der Dekarbonisierung im öffentlichen Strassenverkehr.

Sparen beim Angebot/reduzierter Angebotsausbau (1)

Ein Angebotsabbau könnte über die Ausdünnung des Fahrplanangebotes oder qualitativ durch den Verzicht auf Komfortelemente in den Fahrzeugen, sowie in den Bereichen Information, Distribution, Abbau von Zugangshürden, etc. erfolgen. Massnahmen in diesen Bereichen müssten längerfristig ausgerichtet sein, um die gewünschten finanziellen Effekte zu bringen. Kurzfristige Massnahmen verpuffen, da die Investitionen und Vorhaltungen durch die Transportunternehmen bereits getätigt werden und jeweils lange Vorlaufzeiten benötigen. Auch wird der künftig gesetzlich vorgeschriebene Abschluss von 4 bis 6-jährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen den Handlungsspielraum zusätzlich einschränken.

Angebotsumfang und -qualität stellen erwiesenermassen die zentralen Merkmale für die Verkehrsmittelwahl dar. In Anbetracht einer wachsenden Schweiz würde ein Verzicht auf geplante und notwendige Angebotsausbauten die angestrebte Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Frage stellen und den volkswirtschaftlichen Nutzen des öV vermindern, mithin die Standortattraktivität und Lebensqualität in der Schweiz beeinträchtigen. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten wären unter dem Strich am Ende grösser als die Einsparungen. Zudem wären einige Regionen davon überdurchschnittlich betroffen.

Hingegen muss auch nicht jede Angebotsverbesserung kostenintensiv sein. Auch punktuelle Angebotserweiterungen können sehr effektiv wirken. So können zum Beispiel flexiblere Angebote, die auf ganz konkrete Kundenbedürfnisse und konkrete Zeiten (Wochentag, Tageszeit, Jahreszeit) zugeschnitten sind, einen grossen Nutzen erzeugen. Entsprechende flexible Angebote werden heute schon erbracht. Die öV-Branche forciert diese Anstrengungen.

Steigerung der Nutzerfinanzierung durch Tarifierhöhungen (2)

Ein grosser Sprung in der Angebotsqualität ist ein legitimer Anlass für Tarifierhöhungen und somit der Nutzerfinanzierung. National war dies letztmals einige Jahre vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der Fall (im Zusammenhang mit der Volksabstimmung betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur im Jahr 2014).

Müssten die Fahrgäste einen deutlich höheren Anteil der öV-Kosten tragen, hätte dies auch sozialpolitisch grosse Auswirkungen. Um die steigenden Kosten allein durch die Nutzer zu decken, wären massiv überproportionale Preiserhöhungen nötig. Hinzu kommt, dass zahlreiche RPV-Linien vor allem in peripheren Regionen eine sehr tiefe Eigenwirtschaftlichkeit aufweisen und die öffentliche Hand den Grossteil der Kosten übernimmt. In diesen Fällen würden selbst deutlich erhöhte Tarife keinen ausreichenden Beitrag zur Kostendeckung der Verkehrsangebote leisten. Solch grosse Tarifierhöhungen oder die Streichung von Verkehrsangeboten in Randregionen widersprechen sozialwirtschaftlichen und regionalpolitischen Zielen.

Schliesslich ist zu erwarten, dass vom Angebot losgelöste, starke Tarifierhöhungen mutmasslich zu einem signifikanten Rückgang der öV-Nutzung insgesamt führen würden mit einem entsprechenden Rückgang bei den Fahrausweiseinnahmen. Dies hätte ebenso negative Folgen für den Deckungsgrad im öV wie auch hinsichtlich der Verkehrsbelastung und Stautunden auf der Strasse.

Aufschub der Investitionen zur Dekarbonisierung des Strassen-öV (3)

Die Beschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge im Strassen-öV ist ein Gebot der Stunde und entspricht der Energiestrategie des Bundes und den Bestrebungen der Kantone. Diese Aufwände beziehungsweise deren Investitionsfolgekosten schlagen bis 2035 kumuliert geschätzt mit fünf Prozent Mehrkosten bei Buslinien zu Buche. Diese Kosten könnten theoretisch zeitlich hinausgezögert werden.

Kosteneinsparungen durch den Aufschub der Dekarbonisierung oder gar den Verzicht auf die Elektrifizierung der Busflotten widersprechen aber diametral den Klima- und Energiezielen des Bundes und der Kantone. Zudem ist festzustellen, dass die meisten Lieferanten die Produktion von Gas- und Dieselnissen in den kommenden Jahren einstellen werden oder gar schon eingestellt haben.

8 Verantwortung des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden

Die Verkehrspolitik des Bundes zielt darauf ab, eine leistungsfähige und nachhaltige Mobilität zum Nutzen von Wirtschaft und Gesellschaft sicherzustellen und die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Generationen und einer wachsenden Schweiz zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund übernimmt der Bund einerseits die Führung in der Planung der Angebotsausbauten des Schienenverkehrs. Andererseits tritt er gemeinsam mit den Kantonen als Besteller von Verkehrsangeboten im regionalen Personenverkehr auf. Dem Bund obliegt ausserdem das Recht, den Transportunternehmen die Konzession zur Personenbeförderung zu erteilen und darin Nachweise zu Wirtschaftlichkeit und Zweckmässigkeit von Verkehrsleistungen einzufordern. Die Kantone, Städte und Gemeinden übernehmen ihrerseits auch eine verantwortungsvolle Rolle beim ergänzenden Ortsverkehr.

Als Besteller sind insbesondere auch die Kantone und Gemeinden massgeblich verantwortlich für die Definition der benötigten und gewünschten Verkehrsangebote. Dieser Verantwortung gilt es Rechnung zu tragen, indem die definierten Leistungen bestellt und abgegolten werden müssen. Gemeinsam mit den Transportunternehmen können Kantone und Gemeinden ausloten, ob und wie stark unterfinanzierte Angebote erbracht werden sollen. Als Alternative zu taktintegrierten Regelangeboten können Flexibilisierungen wie etwa Ausdünnungen in Randzeiten geprüft werden, die den Mobilitätsbedarf abdecken und gleichzeitig tiefere finanzielle Mittel beanspruchen.

Der Bund misst dem öffentlichen Verkehr überdies bei der Umsetzung der Energiestrategie 2050 sowie bei der Erreichung der im Rahmen der Klimapolitik verabschiedeten Netto-Null-Zielsetzung einen zentralen Stellenwert bei. Namentlich die hohe Energieeffizienz des öV sowie dessen vollständige Dekarbonisierung sind elementare Erfolgsfaktoren für die Energiepolitik des Bundes.

Der wirtschafts-, gesellschafts- und umweltpolitisch getriebene Wille zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr ist folglich ein zentraler Faktor für die resultierenden Kostensteigerungen im RPV, die der Bund aus gut begründeten volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Abwägungen mitverantwortet.

Um die wirtschaftliche Prosperität und die hohe Lebensqualität in der Schweiz weiterhin massgeblich mitzuprägen, sind die gesteigerten öV-Leistungen und der damit einhergehende steigende Mittelbedarf im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr notwendig und begründet. Sie sind die Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung, die benötigte Wirtschaftsmobilität, den Erhalt der hohen Lebensqualität und ein Schlüsselement für den Erfolg der Schweizer Energie- und Klimapolitik. Diese Aspekte rechtfertigen die Erweiterungen des Angebots und die Investitionen in den Erhalt von Qualität und die Weiterentwicklung im öV, dies im kurzfristigen (2025), mittelfristigen (2026-2028) und langfristigen (bis 2035) Horizont.

Die öffentliche Hand prägt zu Recht die angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mit. Sie fällt zudem Entscheide in Politikbereichen ausserhalb der Verkehrspolitik, die aber wesentliche Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben. Entsprechend steht sie auch in der Mitverantwortung betreffend Tragung der daraus entstehenden Kosten.



9 Fazit/Haltung des VöV

Im Hinblick auf Entscheide in der Politik, der Verwaltung und der Branche vertritt der VöV die Haltung, dass Transportunternehmen, Fahrgäste und die Besteller je ihren Anteil leisten müssen, damit der öffentliche Verkehr auch unter den künftigen Rahmenbedingungen seine Funktion erfüllen kann. Konkret hält der VöV fest:

- Eine wachsende Schweiz braucht je länger, je mehr einen gut funktionierenden und gut ausgebauten öffentlichen Verkehr in allen Landesteilen.
- Der Gegenwert eines schweizweit qualitativ hochstehenden öV-Angebots rechtfertigt die öffentlichen Gelder hierfür: Ein starker regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr sind ein sicherer Beitrag an eine wirtschaftskräftige, gesellschaftlich attraktive und solidarische sowie nachhaltige Schweiz, die weiterhin stark wächst.
- Es gibt externe Entwicklungen, aufgrund derer die Kosten des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs mittel- und längerfristig ansteigen. Zentrale Treiber sind Angebotserweiterungen, exogen bedingte, steigende operative Aufwände in der Leistungserbringung sowie die Dekarbonisierung.
- Die Transportunternehmen schöpfen betriebliche Effizienzpotenziale konsequent aus und sind bereit, dies auch weiterhin zu tun.
- Die Transportunternehmen sorgen dafür, dass neue Fahrgäste gewonnen werden können und sich die Nutzer auch künftig angemessen an der Kostenentwicklung beteiligen. Allfällige Tarifmassnahmen werden sorgfältig geprüft mit dem Ziel, dass sie möglichst moderat ausfallen und die allgemeine Teuerung nicht zusätzlich befeuern. Dadurch soll weiterhin etwa die Hälfte Kosten von öV-Angeboten nutzerfinanziert bleiben, die andere Hälfte verbleibt bei den Bestellern.

Der VöV stellt fest, dass für einen qualitativ sehr guten öffentlichen Verkehr in einer wachsenden Schweiz eine moderate Erhöhung der finanziellen Mittel erforderlich ist. Folgende Punkte lehnt der VöV ab:

- Beim Kernangebot und bei geplanten strategischen Angebotserweiterungen darf es keine Abstriche geben.
- Die Umstellung der Transportunternehmen auf fossilsfreie Antriebe darf nicht hinausgeschoben werden.

Für 2025 und die Periode des Verpflichtungskredits 2026-2028 ist seitens des Bundes eine realistische Summe an Abgeltungsmitteln zur Verfügung zu stellen, ausgehend vom durch das Parlament festgelegten Betrages des Budgets 2024. In vergleichbarem Umfang sind die Voranschläge der Kantone anzupassen.





VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3005 Bern

www.voev.ch
info@voev.ch

Juni 2024

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

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

Bern, 23.09.2024
Tel. +41 31 359 23 50, orfeo.beldi@voev.ch

Stellungnahme VöV «Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 4. Juli 2024 wurde der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und gehen nachfolgend sowohl auf die benötigten Bundesabgeltungen in der Periode 2026-28 als auch auf einzelne weitere, materielle Punkte ein.

Ausgangslage

Wie im erläuternden Bericht aufgezeigt, besteht für die Periode 2026-28 zwischen dem im Jahr 2023 vom BAV ermittelten Finanzierungsbedarf von Fr. 3'849.4 Mio. und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats von Fr. 3'496 Mio. eine Lücke von rund Fr. 350 Mio.

Der VöV ist sich der angespannten Finanzsituation des Bundeshaushalts bewusst und unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der Abgeltungen. Die öV-Branche unternimmt gleichermassen grosse Anstrengungen, die bestellten Leistungen möglichst effizient und kostengünstig zu erbringen. Gleichzeitig sind die Erwartungen an den öV sehr hoch. Zusätzlich zur Sicherstellung und zum Ausbau des qualitativ einwandfreien Angebots soll der Modalsplitanteil des öV gesteigert, der Strassen-öV dekarbonisiert und damit ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele geleistet werden. Zudem fordern zwei Vorstösse, dass der Tourismusverkehr stärker berücksichtigt wird.

In Anbetracht dieser Zielsetzung ist der veranschlagte Verpflichtungskredit eindeutig zu tief angesetzt.

Einschätzung der Kostenentwicklung

Sowohl die im erläuternden Bericht getroffenen Annahmen zur Kostenentwicklung als auch das Einspar- und Priorisierungspotenzial in der Periode 2026-28 beurteilt der VöV deutlich weniger optimistisch als der Bundesrat.

Branchenintern aktualisierte Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf, den das BAV im Herbst 2023 erhoben hatte, in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändert hat. Es kann nicht von substanziiell tieferen Kosten ausgegangen werden. Viele kostenrelevante (Besteller-)Entscheidungen wurden bereits getroffen und eine Rückabwicklung der hierzu seitens der Transportunternehmen erbrachten Aufwände und Vorbereitungsarbeiten ist nicht mehr machbar, z.B. bei Rollmaterialbestellungen.

Auch zeigt das VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs» (siehe Beilage) vom Juni 2024 klar auf, dass im Zeitraum bis 2035 mit einer deutlich stärkeren Kostenzunahme gerechnet werden muss. In der Summe geht der VöV davon aus, dass die an den Schweizer öV formulierten Ansprüche **zu einem jährlichen realen Kostenanstieg von rund sechs Prozent führen werden** (Angebotsausbau, Personalkosten, Folgekosten für Fahrzeuge und Depotausbauten, Dekarbonisierung, Cyber Security etc.).

Ertragsentwicklung

Im Kontext und Nachgang zur Covid-Krise war die Abschätzung der Ertragsentwicklung mit viel Unsicherheit verbunden und die Planungsannahmen erwiesen sich für 2023 und 2024 als zu konservativ. Die positiven Entwicklungen sind inzwischen berücksichtigt und in die Offerten 2025/26 eingeflossen.

Der VöV folgt der Argumentation des erläuternden Berichts, dass dank dem Ausbau des Angebots von durchschnittlich einem Prozent pro Jahr und der Umsetzung von Massnahmen zur Steigerung des öV-Modalsplitanteils ein überdurchschnittliches Ertragswachstum zu erwarten ist.

Konkret prognostizieren wir im VöV-Positionspapier **einen jährlichen Zuwachs um drei Prozent, was angesichts der durchschnittlichen Fahrgastfinanzierung des RPV von rund fünfzig Prozent als sehr ambitioniert eingestuft werden kann.**

Benötigte Abgeltungen im Schweizer öV

Aus den bereits erläuterten Kosten- und Ertragsentwicklungen lassen sich die Auswirkungen auf die **jährlich** benötigten Abgeltungen ableiten:

Sechs Prozent reale Kostensteigerung abzüglich drei Prozent Ertragssteigerung durch die Transportunternehmen zuzüglich der Teuerung von einem Prozent führen zu einem jährlichen Abgeltungsmehrbedarf von rund vier Prozent. Mit den linearen Budgetkürzungen in den Jahren 2024 und 2025 entsteht zudem ein finanzieller Rückstand, welcher aufgeholt werden muss.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die vom BAV mit dem Schreiben vom 8. Juli 2024 beschriebene (einmalige) Entlastung der Abgeltung mittels einer Eigenbeteiligung über die Spezialreserven (Art. 36 PBG) in der Auffassung des VöV höchstens punktuell und nur für einige wenige Transportunternehmen in Betracht gezogen werden kann und sicher nicht entscheidend zur Problemlösung beitragen wird.

Fazit und Position des VöV

Aus der ausführlichen, brancheninternen Befassung in den Organen des VöV resultiert ein erhöhter Abgeltungsbedarf für die Periode 2026-28.

Unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen erachten wir es als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um Fr. 210 Mio. zu erhöhen. Dies entspricht 60% der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von Fr. 3'706 Mio.

Diese Erhöhung ist unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen zwingend notwendig und explizit nur dann ausreichend, wenn sich der Markt - wie erwartet - positiv entwickelt und

Sparmassnahmen und Priorisierungen inklusive einer aktiven Verzichtplanung durch Besteller und Transportunternehmen konsequent umgesetzt werden.

Die beiden Vorstösse für eine stärkere Berücksichtigung des Tourismusverkehrs werden trotz Erhöhung des Verpflichtungskredits nicht umsetzbar sein. Die Vorstösse 20.3328 und 22.3229 sind weiter zu bearbeiten, und der VöV verweist diesbezüglich auf die [Stellungnahme der SAB](#).

In unserer Forderung ist zudem bereits berücksichtigt, dass die durch das CO₂-Gesetz zur Verfügung stehenden separaten Fördergelder den Verpflichtungskredit um insgesamt ca. Fr. 30 Mio. entlasten. Ohne diese Fördergelder wäre eine Erhöhung des Rahmenkredits 2026-28 um 240 Mio. Franken notwendig.

Eine wachsende Schweiz braucht einen wachsenden öV. Ohne Erhöhung des Verpflichtungskredits müssten bereits geplante öV-Angebotserweiterungen und notwendige Investitionen gestoppt bzw. die Elektrifizierung des Strassen-öV hinausgeschoben werden. Das macht keinen Sinn und wird vom VöV entschieden abgelehnt.

Wir bitten Sie, auf unsere fachlich geführte Argumentation einzutreten und stehen Ihnen für zusätzliche Informationen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger
Direktor

Fabian Schmid
Präsident Kommission Finanzen VöV

Kopie an: Mitglieder des VöV-Vorstands, der KRV und KFIN VöV