



25.055

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

vom 21. Mai 2025

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, den Entwurf eines Bundesbeschlusses über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, die folgenden parlamentarischen Vorstösse abzusprechen:

- |      |   |         |   |
|------|---|---------|---|
| 2022 | P | 20.3328 | Nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr (N 17.3.2022, Clivaz) |
| 2022 | M | 22.3229 | Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr? (S 6.12.2022, Maret; N 3.5.2023)                 |

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

21. Mai 2025

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Karin Keller-Sutter  
Der Bundeskanzler: Viktor Rossi

## Übersicht

***Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 3364,5 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2026–2028 durch einen Bundesbeschluss.***

### ***Ausgangslage***

*Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Er ist ein Grundpfeiler für einen gut funktionierenden Alltag in der Schweiz: Zweieinhalb Millionen Personen pro Tag bringt der RPV zur Arbeit, zum Einkaufen oder an ihr Freizeitziel. Er verbindet Dörfer und Agglomerationen untereinander sowie mit den Zentren und Städten in allen Regionen der Schweiz.*

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

### ***Inhalt der Vorlage***

*Für die Abgeltung der Leistungen des RPV, die im Fahrplanjahr 2026 sowie in der Bestellperiode 2027–2028 bestellt werden, wird vorgeschlagen, einen Verpflichtungskredit von 3364,5 Millionen Franken bereitzustellen. Dieser Betrag berücksichtigt eine Senkung des Bundesmittelniveaus für den RPV ab dem Jahr 2027, in Übereinstimmung mit dem Entlastungspaket 27. Der Vorschlag sieht vor, dass ab 2027 «die geplanten ungedeckten Kosten im RPV um 5 Prozent gesenkt werden». Dieser Entscheid wird Anstrengungen von allen Seiten erfordern: Laut einer Einschätzung des künftigen Bedarfs sollte das Abgeltungsniveau in den kommenden Jahren nämlich weiter steigen, damit die Folgekosten der nötigen Investitionen, der Übergang zu elektrischen Fahrzeugen, der Ausbau der Verkehrsleistungen und die Innovation finanziert werden können. Das heisst, dass in einigen Regionen eine Überprüfung der Effizienz des aktuellen und zukünftigen Verkehrsangebots relevant sein könnte. Die Unternehmen und Besteller werden aufgefordert, die effizientesten Vorhaben zu priorisieren. Desgleichen sollen die Transportunternehmen ihre Bestrebungen zur Optimierung ihrer Kosten weiterführen und parallel dazu mehr Verkehrseinnahmen erzielen.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage im regionalen Personenverkehr	5
1.2 Kontext des Verpflichtungskredits	18
1.3 Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des Verpflichtungskredits	19
1.4 Geprüfte Alternativen	20
1.5 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	20
1.6 Beantwortung von zwei parlamentarischen Vorstössen	20
<b>2 Vernehmlassungsverfahren</b>	<b>25</b>
<b>3 Inhalt des Kreditbeschlusses</b>	<b>29</b>
3.1 Antrag des Bundesrates und Begründung	29
3.1.1 Begründung: Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für den Zeitraum 2026–2028 (Bottom-up-Ansatz)	29
3.1.1.1 Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für spezifische Projekte	29
3.1.1.2 Weitere für die Einschätzung nach dem Bottom-up-Ansatz beigezogene Erwägungen	32
3.1.1.3 Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs für den Zeitraum auf Basis des Bottom-Up-Ansatzes	33
3.1.2 Richtwerte für den Zeitraum 2026–2028 aus dem Finanzplan des Bundes	34
3.1.3 Vorschlag des Bundesrates für den RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028	35
3.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen	37
3.3 Teuerungsannahmen	37
<b>4 Auswirkungen</b>	<b>38</b>
4.1 Auswirkungen auf den Bund	38
4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	38
4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	38
4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	38
4.5 Auswirkungen auf die Umwelt	39
<b>5 Rechtliche Aspekte</b>	<b>39</b>
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	39
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	39
5.3 Erlassform	39

---

5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	40
5.5	Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz	40
5.6	Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzes	40
5.6.1	Höhe der Subvention zur Erreichung der vom Bund anvisierten Ziele	40
5.6.2	Materielle und finanzielle Steuerung	41
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>		<b>43</b>
<b>Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026–2028 (Entwurf)</b>		<b>BBl 2025 1868</b>

# Botschaft

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Ausgangslage im regionalen Personenverkehr

*Der regionale Personenverkehr wächst seit Jahren*

Gemäss Artikel 2 der Verordnung vom 16. Oktober 2024<sup>1</sup> über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) umfasst der regionale Personenverkehr (RPV) den Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie den Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen.

Der RPV stellt die Erschliessung der ganzen Schweiz durch den öffentlichen Verkehr (öV) sicher. Er ergänzt das eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehrsnetz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie die Fernverkehrsstrecken der BLS AG und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) und gewährleistet eine optimale Transportkette im ganzen Land. Die Linien des RPV stellen in vielen Regionen das Rückgrat der öV-Erschliessung dar. Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt angeboten (Art. 8 Abs. 3 ARPV).

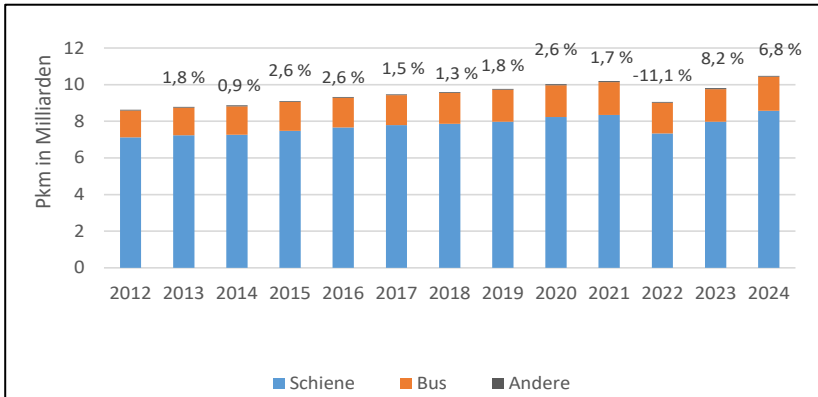
Täglich nutzen 2,8 Millionen Reisende den RPV. Die meisten Kundinnen und Kunden sind in Zügen und Bussen unterwegs, teilweise auch in Schiffen, Trams und Seilbahnen. In einem Jahr legen die Reisenden rund 10,5 Milliarden Kilometer zurück. Dies entspricht rund 261 500 Erdumrundungen.

Die Nachfrage (in Personenkilometern) im RPV hat in den Jahren zwischen 2012 und 2024 um circa 21 Prozent zugenommen, im Schnitt also um 1,8 Prozent pro Jahr. In den Jahren zwischen 2012 und 2019 betrug die Steigerung im Schnitt 1,9 Prozent pro Jahr. Danach wurde diese Steigerung aufgrund der Corona-Pandemie vorübergehend reduziert. Prognosen der Transportunternehmen (TU) für das Jahr 2023 gingen davon aus, dass sich die Nachfrage noch nicht ganz auf dem Niveau von vor der Corona-Pandemie einpendeln würde. Die Ergebnisse für 2023 und 2024 lassen allerdings darauf schliessen, dass sie sich inzwischen endgültig erholt hat und damit das Ende von vier Jahren mit rückläufigen Erlösen erreicht ist. Mit Werten, die sich je nach Jahr zwischen 81 und 83 Prozent der Gesamtnachfrage des Regionalverkehrs bewegen, entfällt der nach wie vor grösste und stabil gebliebene Anteil der Nachfrage auf die Bahn.

<sup>1</sup> SR 745.16

Abbildung 1

**Entwicklung der Nachfrage im Regionalverkehr in Personenkilometern (Pkm), Werte aus den Angebotsvereinbarungen für den Zeitraum 2012–2024**



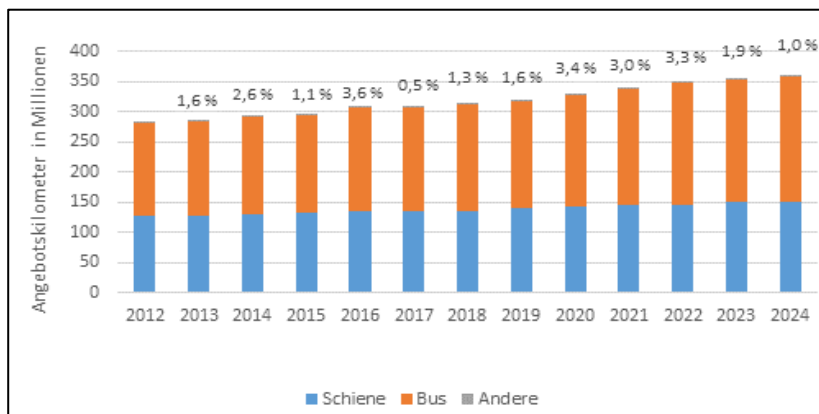
Quelle: BAV

*Anmerkung zur Übersicht der in diesem Kapitel vorgestellten historischen Daten (2012–2024): Die Daten stammen aus den Angebotsvereinbarungen, das heisst, sie entsprechen den Planrechnungen für das fragliche Jahr, auf deren Grundlage die Höhe der Abgeltungen festgelegt wurde.*

Gemessen an der Zahl der jährlichen Angebotskilometer blieb das Angebot des RPV von der Covid-19-Krise unberührt. Zwischen 2012 und 2024 stieg es um 28 Prozent; was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,3 Prozent entspricht.

Abbildung 2

### Entwicklung des RPV-Angebots in produktiven Kilometern, Werte aus den Angebotsvereinbarungen für den Zeitraum 2012–2024



Quelle: BAV

Die Qualität des RPV-Angebots ist heute insgesamt hoch. Dies ist das Fazit des Berichts aus dem Qualitätssystem im RPV (QMS RPV) des Bundesamtes für Verkehr (BAV) für das Jahr 2023.<sup>2</sup> Die Qualität der Busse und Züge des Regionalverkehrs befindet sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Die im Jahr 2023 von Testkundinnen und -kunden vorgenommenen Messungen zeigen, dass insbesondere bei der Sauberkeit und der Kundeninformation weitere Fortschritte erzielt wurden. In diesen beiden Bereichen wurde seit 2018 der grösste Verbesserungsbedarf gesehen. Die Pünktlichkeit der Personenzüge im Regionalverkehr erreichte im Jahr 2023 trotz eines leichten Rückgangs im Vergleich zu 2022 hohe Werte: Knapp 94,5 Prozent der in den Messungen erfassten Züge waren weniger als drei Minuten verspätet und galten somit als pünktlich. Die Regionalbusse verkehrten im gesamtschweizerischen Durchschnitt in fast 90 Prozent aller Fälle pünktlich. Die im Jahr 2023 durchgeführten Messungen bestätigen, dass das QMS RPV Früchte trägt und die Leistungen der Transportunternehmen positiv beeinflusst. Die Besteller analysieren die Ergebnisse der Qualitätsmessungen regelmässig und können bei Bedarf gestützt darauf Verbesserungsmaßnahmen anfordern.

Der RPV und der Fernverkehr bilden zusammen die Basis für eine funktionierende Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz.

<sup>2</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Allgemeine Themen > Regionaler Personenverkehr > Qualitätssystem.

### *Bund und Kantone bestellen die Leistungen des RPV gemeinsam*

Der Bund beteiligt sich an der Bestellung und Finanzierung des RPV, wenn diesem eine Erschliessungsfunktion zukommt. Die Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet. Die zu erschliessende Ortschaft muss mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Angebote des Ortsverkehrs, des Fernverkehrs und des touristischen Verkehrs gelten nicht als RPV.

Bei fast alle Linien des RPV vermögen die Erlöse die Kosten nicht zu decken. Damit die TU diese Leistungen dennoch anbieten können, erhalten sie vom Bund und von den Kantonen Abgeltungen für das von ihnen gemeinsam bestellte Angebot des RPV nach Artikel 28 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009<sup>3</sup> über die Personenbeförderung (PBG).

Die jährlichen Abgeltungen für den RPV betragen mehr als zwei Milliarden Franken. Davon entfallen rund zwei Drittel auf Bahnangebote, ein Drittel auf Busangebote und ein Prozent auf Seilbahnen und auf die Schifffahrt. Der Bund übernimmt die Hälfte der ungedeckten Kosten im RPV, was rund einer Milliarde Franken jährlich entspricht. Im Jahr 2024 werden mit 1,1 Milliarden Franken insgesamt 1563 Linien des RPV, die bei 107 TU schweizweit bestellt wurden, abgegolten.

Im Bestellverfahren werden die Abgeltungen pro Linie festgelegt. Die Bestellungen beziehen sich jeweils auf eine Fahrplanperiode, die zwei Fahrplanjahre (aktuelle Fahrplanperiode: 2025/26) umfasst. Das Verfahren läuft wie folgt ab:

- Bund und Kantone (Besteller) geben den TU Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) sowie zu den zur Verfügung stehenden Mitteln (für 2025/26: Ende 2023).
- Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die TU Offerten pro Linie (Offerteingabe für 2025/26: Ende April 2024). In den Offerten werden die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Das verbleibende Defizit sind die sogenannten «geplanten ungedeckten Kosten», die von den Bestellern abgegolten werden.
- Die Besteller prüfen die Offerten und verhandeln diese mit den TU. Mithilfe eines Kennzahlensystems beurteilt das BAV die Effizienz, mit der die TU die bestellten Leistungen erbringen. Ab der Bestellung für die Jahre 2027–2028 werden sich die Besteller zudem erstmalig auf die im Rahmen des sogenannten RPV-Benchmarking gewonnenen Daten stützen können. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Produktionsbedingungen (Fahrplan, Nachfrage, Fahrzeuggrösse etc.) soll es dieses schweizweite Benchmarking ermöglichen, die Kosten von Linienbündeln bzw. der TU differenziert und fair miteinander zu vergleichen. Die Angebote der TU können sich aufgrund des Fahrplanverfahrens noch ändern.
- Nach der Bereinigung der Offerten schliessen die Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen ab. Darin werden das Angebot sowie die Abgeltungen

<sup>3</sup> SR 745.1



und deren Aufteilungen auf Bund und Kantone geregelt. Führen Linien durch mehrere Kantone, so beteiligen sich die betreffenden Kantone anteilmässig.

- Ab dem Fahrplanwechsel (im Dezember des Jahres vor dem betreffenden Fahrplanjahr, z. B. Dezember 2024 für das Fahrplanjahr 2025) erbringen die TU die vereinbarten Leistungen.

Gemäss diesem Verfahren werden die Abgeltungen im Voraus festgelegt. Am Ende eines Geschäftsjahres erstellen die TU ihre Jahresrechnungen. Darin müssen sie den RPV als eigene Verkehrssparte ausweisen und etwaige Gewinne oder Verluste daraus einer Spezialreserve zuführen (Art. 36 PBG). Bisher ist vorgesehen, dass die TU mindestens zwei Drittel dieser Erträge der Spezialreserve zuweisen. Aufgrund des geänderten PBG werden die TU ab der Jahresrechnung 2025 nur noch die Hälfte ihres Spartenerfolgs in diese Reserve einlegen müssen.

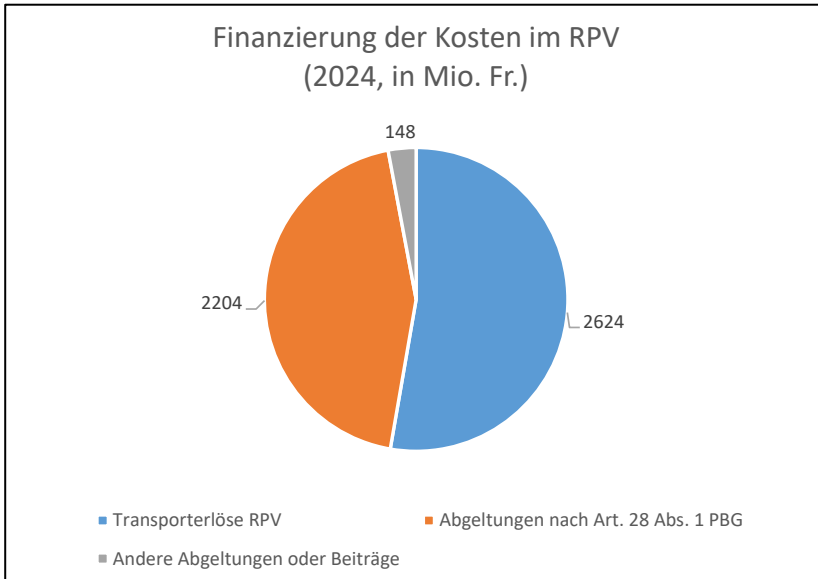
Nach Artikel 37 PBG prüft das BAV jährlich oder nach Bedarf, ob die gewährten Subventionen ordnungsgemäss verwendet und die Bestimmungen der ARPV eingehalten werden. Diese subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde ergänzt die Prüfung der Revisionsstelle des Unternehmens. Seit 2019 hat das BAV sein Aufsichtssystem verstärkt, um die Einhaltung der subventionsrechtlichen und spezialgesetzlichen Bestimmungen zu prüfen (vgl. Ziff. 4.6.2).

#### *Abgeltungen decken etwa die Hälfte der Kosten des RPV*

Trotz der grossen Nachfrage reichen die Verkehrserlöse nicht aus, um die Kosten des RPV zu decken. Im Durchschnitt finanzieren die Reisenden rund die Hälfte dieser Kosten. Nach Artikel 28 Absatz 1 PBG werden die übrigen ungedeckten Kosten von den Bestellern des RPV, namentlich dem Bund und den Kantonen, übernommen. In bestimmten Fällen tragen die TU diese Kosten teilweise selbst (wenn die Abgeltungen durch ein spezifisches Verfahren, zum Beispiel über Ausschreibungen oder Zielvereinbarungen, festgelegt werden) oder erhalten Abgeltungen von Dritten (nach Art. 28 Abs. 4 PBG). In der Abbildung unten ist diese Art der Finanzierung der geplanten Kosten sämtlicher Linien des RPV im Jahr 2024 unter der Bezeichnung «Andere Abgeltungen oder Beiträge» dargestellt.

Abbildung 3

**Finanzierung der Kosten des RPV für das Fahrplanjahr 2024  
auf der Grundlage der Angebotsvereinbarungen**

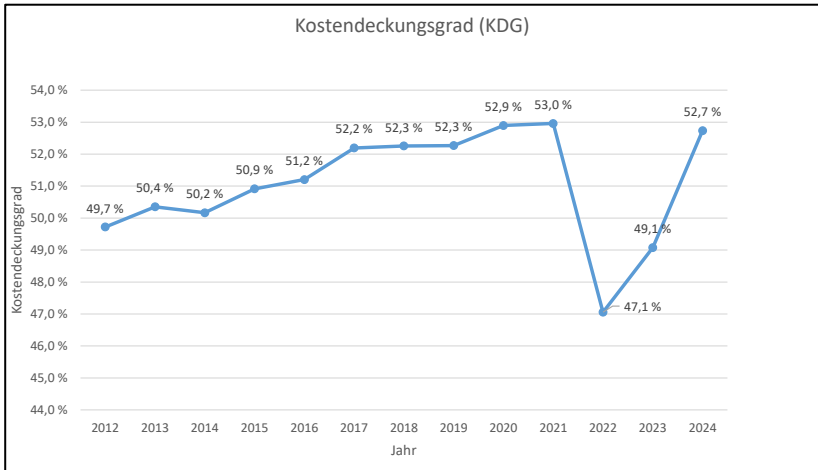


*Quelle:* BAV

Bis zur Covid-19-Pandemie nahm der Kostendeckungsgrad, d. h. der Anteil an den Gesamtkosten der RPV-Leistungen, der durch die Verkehrserlöse gedeckt wird, kontinuierlich zu. Da die Abgeltungen auf der Basis der geplanten ungedeckten Kosten festgelegt werden, berechnet sich der in der Abbildung unten angegebene Kostendeckungsgrad aus den erwarteten (und nicht den tatsächlichen) Kosten und Erlösen. Das erklärt einerseits den noch hohen Kostendeckungsgrad der Jahre 2020 und 2021 (der auf vor der Coronavirus-Pandemie vereinbarten Beträgen beruht) und andererseits den Umstand, dass sich der Kostendeckungsgrad erst ab dem Jahr 2022 verschlechterte (auf der Basis der im Jahr 2021 ausgearbeiteten Angebote).

Abbildung 4

### Entwicklung des Kostendeckungsgrades im RPV auf Grundlage der vereinbarten Angebote



Quelle: BAV

Wegen des anhaltenden Rückgangs der Erlöse und der massiven Kostensteigerungen zum Zeitpunkt der Offertstellung (Anstieg der Energie- und Materialpreise sowie der Löhne) lag der Kostendeckungsgrad im Jahr 2023 immer noch unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie (49,1 % gegenüber den im Jahr 2021 geplanten 53 %). Die für das Jahr 2024 vereinbarten Offerten lassen jedoch auf eine erfreuliche Entwicklung beim Kostendeckungsgrad hoffen, der wieder auf das Vorkrisenniveau zurückkehren dürfte (52,7 %).

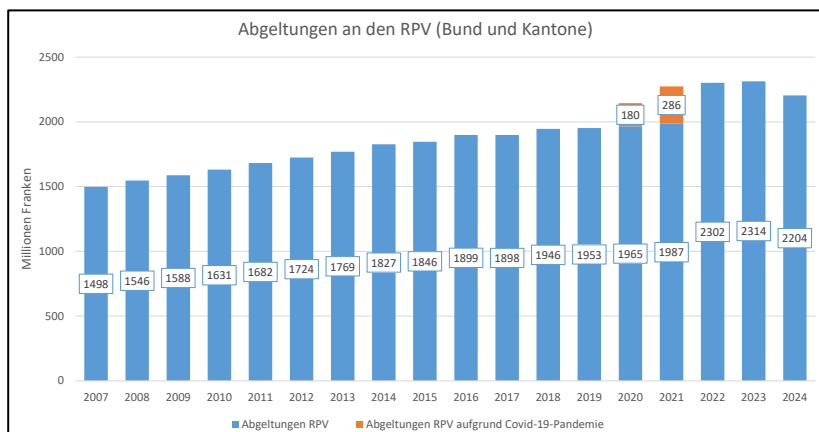
Die verbleibenden Kosten werden von der öffentlichen Hand abgegolten: Bund und Kantone teilen sich die geplanten ungedeckten Kosten im Durchschnitt wiederum hälftig. Seit Jahren nehmen die von den Bestellern ausgerichteten Abgeltungen zu. Diese Zunahme ist von verschiedenen Faktoren getrieben, insbesondere von:

- dem bedeutenden Angebotsausbau, teilweise im Zusammenhang mit den Ausbauschritten des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur);
- der Finanzierung neuer Betriebsmittel, um mit deren Erneuerung, Sanierung oder Neubeschaffung neue Verkehrsangebote einzuführen; diese Betriebsmittel sind z. B. Rollmaterial, Betriebsanlagen wie Depots/Werkstätten, Informationssysteme, Seilbahnen; in bestimmten Fällen (Schmalspurlinien, insbesondere Zahnradbahnen) können technische Besonderheiten und schwache Verkehrsaufkommen zu bedeutenden Kostensteigerungen für diese Linien führen;

- den erhöhten Anforderungen an die Qualität (besonders an die Pünktlichkeit) und an die Zugänglichkeit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002<sup>4</sup> (BehiG) oder an die Sicherheit (Weiterentwicklung bestimmter Normen oder Standards);
- stabilen Tarifen zwischen 2017 und 2023, bevor für 2024, nach sieben Jahren wieder eine Tariferhöhung umgesetzt wurde.

Abbildung 5

### Jährlich ausbezahlte Abgeltungen an den RPV im Zeitraum 2007–2024



Quelle: BAV

Während der Coronavirus-Pandemie brach die Nutzung des öffentlichen Verkehrs massiv ein und demzufolge litten auch die Erlöse der TU. Das Parlament gewährte deshalb zusätzliche Mittel im Rahmen der COVID-19-Kredite, um die betroffenen TU zu unterstützen. Hierfür haben die Besteller ausnahmsweise die von den TU nach Auflösung der gemäss Artikel 36 PBG gebildeten Spezialreserven ausgewiesenen Defizite für die Jahre 2020 und 2021 übernommen. Im Jahr 2020 erhielten 30 TU solchermassen befristete Finanzhilfen in der Höhe von 180 Millionen Franken und 2021 wurden insgesamt 286 Millionen Franken an 32 TU ausbezahlt.

Ab dem Jahr 2022 wurden die Abgeltungen erneut auf der Grundlage der geplanten ungedeckten Kosten festgelegt. Angesichts der anhaltend tiefen Nutzung des öV, die immer noch unter dem Vorkrisenniveau lag, fielen die Abgeltungen vergleichsweise hoch aus.

2024 ist im Vergleich zu 2023 ein Rückgang der Abgeltungen zu verzeichnen, der auf höhere Erlöse aufgrund der wieder gestiegenen Nachfrage, einen Rückgang bestimmter Kosten (insbesondere Energiekosten) sowie auf Tariferhöhungen zurückzuführen

4 SR 151.3

ist. Dieses Abgeltungsniveau liegt jedoch immer noch deutlich über dem Niveau vor der Covid-Krise.

Im Jahr 2024 zahlten Bund und Kantone jeweils mehr als eine Milliarde Franken, um die ungedeckten Kosten des RPV abzugelten. In diesem Betrag sind Abgeltungen Dritter, das heisst Abgeltungen nach Artikel 28 Absatz 4 PBG, die von den Kantonen und Gemeinden beispielsweise für die Finanzierung von zusätzlichen Kurspaaren («Überangebote» aus Bundessicht) bezahlt werden, nicht enthalten.

Die Bundesbeiträge werden unter Einbezug der nach Artikel 43 ARPV berechneten Kantonsbeteiligungen auf die einzelnen Kantone aufgeteilt.

Die Kantonsbeteiligungen werden unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen festgesetzt und nach Artikel 30 Absatz 2 PBG mindestens alle vier Jahre aktualisiert. Konkret erfolgt die Berechnung der einzelnen Kantonsbeteiligungen anhand der Bevölkerungsdichte (vgl. dazu Anhang 2 ARPV).

Die Abgeltungen für das Fahrplanjahr 2024 belaufen sich auf 2,2 Milliarden Franken und sind wie folgt aufgeteilt:

Tabelle 1

**Abgeltungen an den RPV für das Fahrplanjahr 2024 (in Mio. Fr.)**

Kanton	Bund und Kantone gemeinsam	Kantonsbeteiligung	Anteil Kanton	Anteil Bund
ZH	281,5	67 %	188,6	92,9
BE	298,0	46 %	137,1	160,9
LU	72,4	52 %	37,6	34,7
UR	13,2	23 %	3,0	10,2
SZ	47,5	46 %	21,9	25,7
OW	13,5	27 %	3,6	9,9
NW	12,3	45 %	5,5	6,8
GL	8,6	27 %	2,3	6,3
ZG	21,0	63 %	13,2	7,8
FR	113,3	45 %	51,0	62,3
SO	56,7	55 %	31,2	25,5
BS	22,2	73 %	16,2	6,0
BL	62,6	62 %	38,8	23,8
SH	20,8	51 %	10,6	10,2
AR	16,5	48 %	7,9	8,6
AI	6,0	29 %	1,7	4,3
SG	94,1	52 %	48,9	45,2
GR	167,5	20 %	33,5	134,0
AG	143,9	60 %	86,4	57,6
TG	66,0	54 %	35,6	30,4
TI	144,0	43 %	61,9	82,1
VD	251,2	53 %	133,1	118,1
VS	124,6	37 %	46,1	78,5

Kanton	Bund und Kantone gemeinsam	Kantonsbeteiligung	Anteil Kanton	Anteil Bund
NE	49,3	50 %	24,7	24,7
GE	59,2	71 %	42,0	17,2
JU	38,2	26 %	9,9	28,3
<b>Total</b>	<b>2204,0</b>		<b>1092,5</b>	<b>1111,5</b>

*Quelle:* BAV

Die Bundesbeiträge pro Kanton sind in Anhang 3 der ARPV für die Jahre 2025–2028 bestimmt. Für die Geltungsdauer des Verpflichtungskredits liegen die Kantonsbeteiligungen zwischen 20 und 73 Prozent.

*Tabelle 2*

### Kantonsbeteiligungen der Jahre 2025–2028

Kanton	Kantonsbeteiligung (in %)
	Fahrplanjahre 2025–2028
ZH	67
BE	46
LU	53
UR	23
SZ	47
OW	27
NW	45
GL	27
ZG	63
FR	46
SO	55
BS	73
BL	62
SH	51
AR	47
AI	29
SG	52
GR	20
AG	61
TG	54
TI	42
VD	53
VS	37
NE	49
GE	71
JU	26

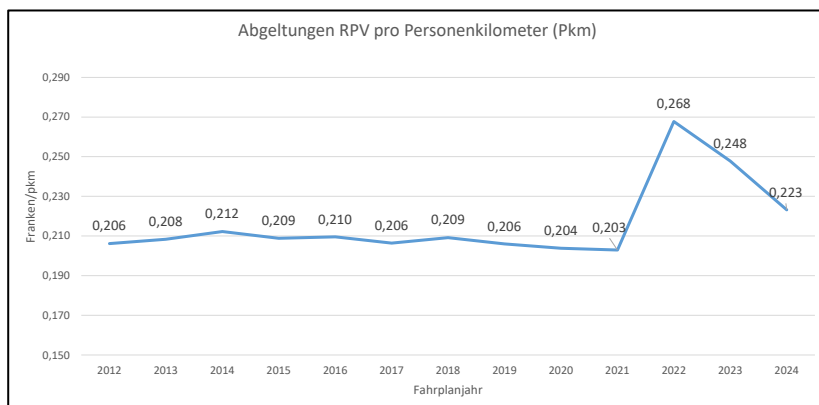
Die Summe aller Mittel, die einem Kanton für die von Bund und Kanton bestellten Leistungen zur Verfügung stehen (Bundes- und Kantonsanteil), bilden die Kantonsquote. Die Kantonsquote entspricht dem jährlichen Höchstbetrag der Subventionen pro Kanton für Leistungen des RPV, die gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt werden. Liegt der Gesamtbetrag des bestellten RPV-Angebots in einem Kanton über seiner Kantonsquote, dann muss der Kanton diese Subventionen grundsätzlich allein finanzieren.

*Effizienz des RPV hat sich über die Jahre eher verbessert, seit der Corona-Pandemie jedoch nachgelassen*

Die Abgeltung pro Personenkilometer (Pkm) wird als Indikator für die Effizienz der Branche verwendet. So ist die Abgeltung pro Pkm von 20,6 Rappen im Jahr 2012 auf 20,3 Rappen für die Angebote des Jahres 2021 (die vor der Corona-Pandemie erstellt wurden) gesunken. Dieser Rückgang mag zwar bescheiden anmuten (−1,6 % innert 9 Jahren); vor dem Hintergrund des erheblichen Kostenanstiegs in demselben Zeitraum als Folge von Angebotsverbesserungen, Teuerung und beträchtlichen Investitionen zur Erneuerung oder Erweiterung des Rollmaterialparks ist er jedoch zu relativieren. Dank der Nachfragezunahme und der Tarifierhöhungen (in den Jahren 2013, 2015 und 2017) konnte der durchschnittliche Abgeltungsbetrag pro Pkm stabil gehalten werden.

Abbildung 6

### Entwicklung der Abgeltungen pro Personenkilometer seit 2012



Quelle: BAV

Als Folge der veränderten Ertrags- und Nachfrageprognosen im Nachgang zur Coronavirus-Pandemie erhöhten sich die Abgeltungen pro Pkm für das Jahr 2022 stark. In den Jahren 2023 und 2024 hat die Effizienz wieder zugenommen; dennoch hat sie das Vorkrisenniveau noch nicht erreicht.

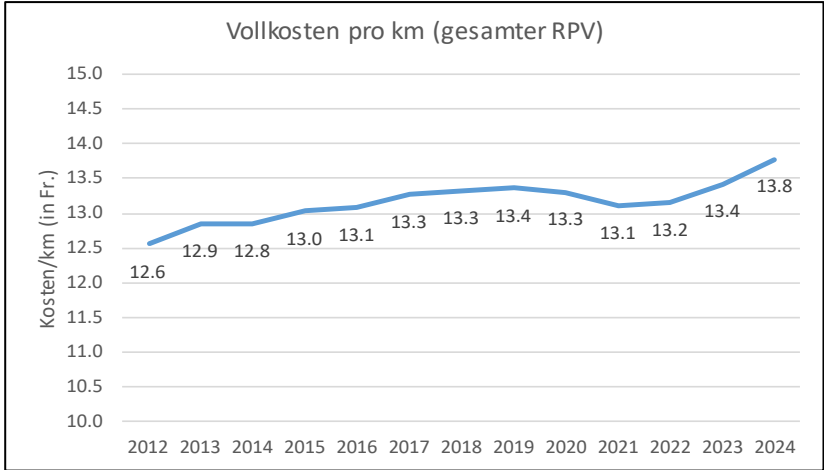
Werden die Kosten auf das Gesamtangebot an produktiven Kilometern heruntergerechnet, ist festzustellen, dass sie ungeachtet der grossen Investitionen der letzten

Jahre (insbesondere für die Erneuerung oder Erweiterung der Betriebsmittel) in einer relativ kontrollierten Art und Weise steigen. In den zwölf Jahren zwischen 2012 und 2024 sind die Kosten pro Kilometer um 9,8 Prozent gestiegen, was einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von 0,8 Prozent entspricht.

Die Kennzahlen für 2023 und 2024 zeigen, dass die Kosten pro Kilometer weiter im Steigen begriffen sind. In einem Umfeld, das von Teuerung, sich entwickelnden Normen oder Rechtsgrundlagen sowie von erheblichen getätigten oder noch zu tätigen Investitionen (Erneuerung von Rollmaterial, Dekarbonisierung im Busbereich usw.) geprägt ist, stellt die Bewältigung der Kosten eine Herausforderung für die ganze Branche dar.

Abbildung 7

**Entwicklung des Indikators Kosten pro Kilometer  
in Schweizer Franken für den gesamten RPV, seit 2012**



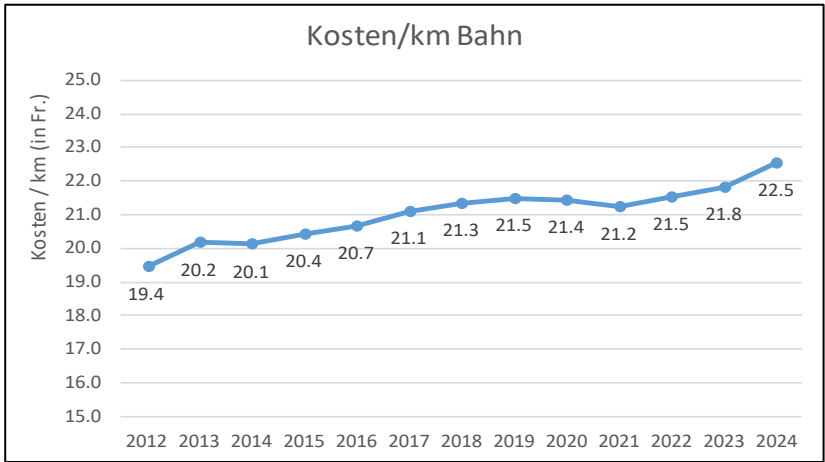
Quelle: BAV

Betrachtet man die Entwicklung nach den einzelnen Verkehrsarten, lässt sich feststellen, dass die Kosten bei den Bahnlinien des RPV (alle Arten zusammen: Normal- und Meterspur, mit/ohne Zahnrad) stärker zugenommen haben als die Kosten für Buslinien. Tatsächlich sind die Kilometerkosten der Bahn seit 2012 um 15,9 Prozent (d. h. im Schnitt um 1,3 % pro Jahr) gestiegen, während beim Bus insgesamt eine Zunahme von 8,5 Prozent (im Schnitt um 0,7 % pro Jahr) verzeichnet wurde.



Abbildung 8a

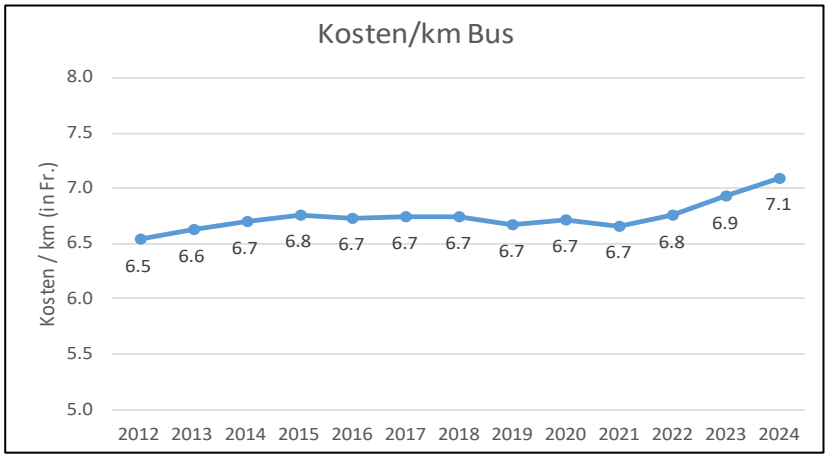
Entwicklung des Indikators Kosten pro Kilometer  
in Schweizer Franken für Bahnlinien des RPV



Quelle: BAV

Abbildung 8b

Entwicklung des Indikators Kosten pro Kilometer in Schweizer Franken  
für Buslinien des RPV



Quelle: BAV

Die markante Progression im Bahnbereich lässt sich hauptsächlich durch die Entwicklung der Trassenpreise (insbesondere in den Jahren 2013 und 2017), die zahlreichen Erneuerungen von Rollmaterial zur Anpassung an das BehiG oder die zusätzlichen Fahrzeuge, die zur Sicherung des geplanten Angebotsausbaus beschafft wurden, erklären. Zwar sind die Kosten für die Buslinien seit 2012 weitgehend stabil geblieben, doch angesichts der anstehenden Investitionen in neue Elektrobusse und der Unwägbarkeiten in Bezug auf die Energiepreise dürften sie in den nächsten Jahren deutlich anziehen.

## 1.2 Kontext des Verpflichtungskredits

*Verpflichtungskredit ausnahmsweise für drei statt für vier Jahre*

Nach Artikel 30a PBG werden die ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots im RPV mit einem vierjährigen Verpflichtungskredit abgegolten.

Zum Zweck der zeitlichen Harmonisierung der Bestellperioden im RPV mit den Perioden der Leistungsvereinbarungen Infrastruktur (betrifft die Bahn) und dem Bestellverfahren im RPV wurde im Jahr 2022 beschlossen, die Bestellperioden anzupassen. Somit ergab sich für das Jahr 2024 ein einjähriges Bestellverfahren und mit den Offerten für die Jahre 2025 und 2026 findet ein Wechsel zurück auf zweijährige Bestellverfahren statt.

Damit die Verpflichtungskredite für die Finanzierung von Leistungen des RPV mit den Bestellperioden im RPV und den Perioden der Leistungsvereinbarung Infrastruktur in Einklang gebracht werden können, wird dieser Verpflichtungskredit einmalig für drei anstatt für vier Jahre beantragt, das bedeutet für die Jahre 2026–2028. Im Hinblick auf den nächsten Verpflichtungskredit 2029–2032 erfolgt mit dem verkürzten Verpflichtungskredit 2026–2028 zudem die Harmonisierung mit der Legislaturplanung.

*Verpflichtungskredit RPV 2022–2025*

Für die Jahre 2022–2025 hat die Bundesversammlung am 29. November 2021 einen Verpflichtungskredit von 4352,2 Millionen Franken für die Abgeltung der Leistungen des RPV verabschiedet. Dieser Betrag wurde auf der Basis des folgenden geschätzten Bedarfs ermittelt:

Tabelle 3

### Ursprünglicher Verpflichtungskredit RPV 2022–2025

In Millionen Franken	2022	2023	2024	2025	Total
Verpflichtungskredit RPV 2022–2025	1062,5	1080,0	1093,9	1115,8	<b>4352,2</b>
Abweichung gegenüber dem Vorjahr	13,7	17,5	13,9	21,9	
<i>Entwicklung gegenüber dem Vorjahr</i>	<i>1,3 %</i>	<i>1,6 %</i>	<i>1,3 %</i>	<i>2,0 %</i>	

Stand November 2021

Aufgrund der Unsicherheiten in Bezug auf die finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2022 und 2023 berücksichtigte der vorgeschlagene Kredit die damit zusammenhängenden Ausfälle damals noch nicht. Zusätzliche Mittel zur Unterstützung der TU des RPV mussten im Rahmen von Nachträgen zum Voranschlag beantragt werden (die Covid-19-Hilfen wurden nur in den Jahren 2020 und 2021 gewährt).

Tatsächlich verabschiedete das Parlament im Jahr 2022 Budgetnachträge in Höhe von 97 Millionen Franken und im Jahr 2023 in Höhe von 87 Millionen Franken. Es ist darauf hinzuweisen, dass für 2023 neben den pandemiebedingten Rückgängen der Fahrgastzahlen schliesslich auch andere Effekte berücksichtigt wurden, wie z. B. die Kostensteigerungen im Energiebereich oder im Unterhalt von Schienenfahrzeugen (höhere Materialpreise) sowie eine Anpassung der Löhne aufgrund der Teuerung.

Mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag des Bundes für das Jahr 2024 beschloss das Parlament im Dezember 2023 eine Mittelerhöhung von 55 Millionen Franken für 2024 und eine Aufstockung des Verpflichtungskredits RPV 2022–2025 von 110 Millionen Franken.

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Werte für die Jahre 2022 und 2023 sowie der budgetierten Werte für die Jahre 2024 und 2025 wurde im Rahmen des Voranschlags 2025 ein Zusatzkredit in Höhe von 120,3 Millionen Franken beschlossen (Stand Januar 2025).

*Tabelle 4*

**Verpflichtungskredit RPV 2022–2025 nach Zusatzkredit**

In Millionen Franken	Staatsrechnung 2022	Staatsrechnung 2023	Voranschlag 2024	Voranschlag 2025	Total
Verpflichtungskredit RPV 2022–2025 (nach Zusatzkredit)	1152,7	1160,7	1134,5	1134,5	<b>4582,5</b>

Stand Januar 2025

**1.3                      Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung  
des Verpflichtungskredits**

Mit dieser Botschaft wird der Antrag für einen Verpflichtungskredit gestellt, der den Rahmen für die Mittel festlegt, die vom Bund für die Jahre 2026–2028 für die RPV-Leistungen zur Verfügung zu stellen sind.

Mit den Angebotsbestellungen für zwei Jahre geht der Bund mehrjährige Verpflichtungen ein, für die nach Artikel 21 des Finanzhaushaltgesetzes vom 7. Oktober 2005<sup>5</sup> ein Verpflichtungskredit erforderlich ist.

Der Verpflichtungskredit trägt zu einer besseren Planung der dem RPV zugewiesenen Finanzmittel des Bundes zum Nutzen aller Beteiligten (insbesondere kantonale Besteller und TU) bei.

<sup>5</sup>     SR 611.0

## 1.4 Geprüfte Alternativen

Wie für die beiden vorherigen Verpflichtungskredite wurde einerseits die Höhe des voraussichtlichen Abgeltungsbedarfs für die Jahre 2026–2028 geschätzt und wurden andererseits die in der Finanzplanung des Bundes eingestellten Mittel berücksichtigt.

Dieser Ansatz erlaubt es, Entscheidungen zu treffen, die sich als Folge der Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Sparte RPV, aber auch aufgrund der Budgetvorgaben des Bundes als notwendig erweisen.

## 1.5 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die mehrjährigen Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite werden gemäss Artikel 5 Absatz 5 der Finanzhaushaltsverordnung vom 5. April 2006<sup>6</sup> auf den Legislaturfinanzplan abgestimmt.

Diese Vorlage ist in der Botschaft vom 24. Januar 2024<sup>7</sup> zur Legislaturplanung 2023–2027 (Anhang 1, Ziel 6) und im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024<sup>8</sup> über die Legislaturplanung 2023–2027 angekündigt.

## 1.6 Beantwortung von zwei parlamentarischen Vorstössen

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

2022 P 20.3328 Nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr (N 17.3.2022, Clivaz)

Mit dem Postulat 20.3328 wird der Bundesrat beauftragt, einen Bericht vorzulegen, in dem er untersucht, inwieweit eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr angezeigt ist. Hält er eine solche Strategie für angezeigt, so soll er im Bericht die Ziele, die Massnahmen, die Kosten sowie die Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen bei deren Umsetzung darlegen.

2022 M 22.3229 Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr? (S 6.12.2022, Maret; N 3.5.2023)

<sup>6</sup> SR 611.01

<sup>7</sup> BBl 2024 525

<sup>8</sup> BBl 2024 1440

Die Motion 22.3229 «Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr?» beauftragt den Bundesrat, ein Mandat zur Schaffung einer Koordination zur Förderung des öffentlichen Verkehrs für den Tourismus zu erteilen.

Beide Vorstösse verfolgen dasselbe Ziel, nämlich, dass der Bundesrat Überlegungen dazu anstellt, welche Rolle der öffentliche Verkehr bei der Unterstützung der touristischen Entwicklung des Landes aktuell einnimmt und welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Beförderung von Touristinnen und Touristen in der Schweiz zu erhöhen.

Das Postulat Clivaz stellt diese Fragen unter dem Gesichtspunkt des Verkehrsangebots (nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr), während die Motion Maret eine bessere Abstimmung zwischen den verschiedenen in den Bereichen Mobilität und Innovation tätigen Akteuren fordert, um mithilfe von Innovationen entscheidende Impulse zur Attraktivitätssteigerung des öV bei den Gästen zu setzen.

Einleitend ist daran zu erinnern, dass die im Jahr 2021 veröffentlichte Tourismusstrategie des Bundes<sup>9</sup> das Verkehrsnetz heute eindeutig als Stärke bezeichnet («Die Schweiz verfügt über qualitativ hochstehende Infrastrukturen, insbesondere sehr gut ausgebauten Verkehrsinfrastrukturen, die eine hervorragende Erreichbarkeit sicherstellen.»).

Die gesamte Branche, sei es von Seiten der Besteller des RPV, der Besteller von anderen Angeboten des öffentlichen Verkehrs oder der TU, trägt dazu bei, dass das Angebot für alle Fahrgäste unter Berücksichtigung finanzieller, rechtlicher oder technischer Einschränkungen bestmöglich gestaltet wird. Darin ist selbstredend auch der Tourismusverkehr inbegriffen.

Trotz des leistungsfähigen öffentlichen Angebots werden für Ortsveränderungen in der Freizeit hauptsächlich die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs verwendet. Hier gibt es Raum für Verbesserungen. Diese sind bereits in mehrere Strategien beziehungsweise Massnahmen auf nationaler Ebene eingeflossen.

### *Tourismusstrategie des Bundes*

Die Tourismusstrategie des Bundes enthält thematisch gebündelte Massnahmen, mit denen die Kooperation zwischen den Akteuren des Tourismus und der Mobilität gefördert und deren Koordinierung erleichtert wird.

Sie wurde unter der Federführung des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) ausgearbeitet. Mit ihr liegt eine umfassende nationale Strategie zur Entwicklung des Tourismus vor, in der auch die Erschliessung von Tourismusregionen adressiert wird. Bei der Umsetzung der aktualisierten Tourismusstrategie hat das SECO den Austausch und die Zusammenarbeit mit den für Mobilitätsthemen zuständigen Bundesämtern und, wo nötig, mit weiteren Akteuren verstärkt. Auf Bundesebene wurden verschiedene Massnahmen zur verbesserten öV-Erschliessung der Tourismusregionen implementiert oder befinden sich aktuell in der Umsetzungsphase, darunter beispielsweise die folgenden (vgl. Aktivität 7 der Tourismusstrategie):

<sup>9</sup> [www.seco.admin.ch](http://www.seco.admin.ch) > Standortförderung > Tourismuspolitik > Tourismusstrategie des Bundes

- Ein gemeinsames Projekt des BAV mit anderen UVEK-Ämtern zur Förderung einer effizienten und vernetzten Mobilität, das den schweizweiten Austausch von Mobilitätsdaten sowie deren Verknüpfung mit den Bereichen Freizeit und Tourismus ermöglichen soll.<sup>10</sup> Über bestehende Dialogplattformen wie dem Netzwerk Mobilität und Raum Schweiz wird das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) auch die Tourismusakteure künftig noch stärker in den Mobilitätsbereich einbinden.
- Das Programm Verkehrsdrehscheiben, das im Jahr 2021 vom Bund (insbesondere dem ARE), den Kantonen, Städten und Gemeinden ins Leben gerufen wurde. Ziel des Programms ist es, städtische und ländliche Räume noch besser miteinander zu verknüpfen und die kombinierte Mobilität in den Planungen und den Umsetzungsmassnahmen zu fördern. Damit die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander gelingt, braucht es effiziente multimodale Drehscheiben. Das Programm wird neu als Netzwerkplattform mit öffentlichen und privaten Akteuren von der Verkehrs- und Raumplanung gepflegt.

#### *Weitere Arbeiten verfolgen das gleiche Ziel*

Neben der Tourismusstrategie des Bundes sind weitere Arbeiten darauf ausgerichtet, die Tourismusförderung besser auf die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse abzustimmen.

Der überarbeitete Programmteil des Sachplans Verkehr, «Mobilität und Raum 2050»<sup>11</sup>, stellt die langfristige, auf die Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems ins Zentrum. Er legt einen stärkeren Fokus auf die Abstimmung zwischen der Raum- und Verkehrsplanung und versucht, deren Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Ausserdem orientiert er sich an den zwölf Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz, für die er den jeweiligen Handlungsbedarf sowie die Stossrichtungen darlegt. Er wird vom ARE in Zusammenarbeit mit den betroffenen Ämtern koordiniert.

Seinen Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen getreu legt der Bund bei der Richtplanprüfung einen besonderen Wert auf den Standort und die Erschliessung von Freizeitinfrastrukturen sowie auf die nachhaltige Entwicklung der Tourismusregionen. Dies geschieht mit dem Ziel, die Erschliessung von Freizeiteinrichtungen, Naherholungsgebieten und Tourismusregionen durch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen und -angebote ausreichend sicherzustellen, wobei die Bedürfnisse von Lebensräumen und der Landschaft, der Schutz vor Naturgefahren und die Aspekte der Klimaerwärmung berücksichtigt werden.

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, erwähnt die Herausforderungen in den touristischen Gebieten und die Notwendigkeit, den öV- Anteil durch Sensibilisierungsmassnahmen in Zusammenarbeit mit Tourismus und Freizeitakteuren zu erhöhen.

<sup>10</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Allgemeine > Themen > Vernetzte Mobilitätsdaten

<sup>11</sup> [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) > Raumentwicklung & Raumplanung > Strategie und Planung > Konzepte und Sachpläne > Sachpläne des Bundes > Verkehr > Teil Programm

Schliesslich ist anzumerken, dass das ARE im Rahmen der Arbeiten zur Erfüllung des Postulats Dittli vom 15. Dezember 2021 (21.4452 «Touristischen Verkehr definieren») in Zusammenarbeit mit anderen Bundesstellen eine Definition und eine Schätzung des touristischen Verkehrs in der Schweiz erstellt hat. Der Bericht wurde am 6. Dezember 2024 vom Bundesrat verabschiedet. Ferner wird derzeit im Rahmen der Erfüllung des Postulats Candinas vom 15. Juni 2022 (22.3640 «Raumplanerische Bedingungen für Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich verbessern»), geprüft, welche Rahmenbedingungen für eine bessere Anbindung verkehrsintensiver Einrichtungen im Bereich Freizeit, Tourismus und Einkauf berücksichtigt werden können.

Mit den beschriebenen Massnahmen leistet der Bund bereits heute einen wichtigen Beitrag zugunsten eines nachhaltigen Tourismusverkehrs.

#### *Bedürfnisse des touristischen Verkehrs werden bestmöglich berücksichtigt*

Wenngleich der Bund für den touristischen Verkehr nicht unmittelbar zuständig ist, werden dessen Bedürfnisse in den Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur oder des Verkehrsangebots bestmöglich berücksichtigt.

Hier sei daran erinnert, dass die Verbesserung des touristischen Verkehrsangebots nicht Sache des Bundes ist. Verkehr, der ausschliesslich touristischen Zwecken dient und keine Erschliessungsfunktion erfüllt, ist von den Abteilungen des Bundes ausgeklammert.

Dessen ungeachtet werden die Tourismuszentren immer besser durch den RPV erschlossen, sodass ihm eine Erschliessungsfunktion zukommt, wie zum Beispiel in den Bergdestinationen Leysin, Villars-sur-Ollon, Les Diablerets, Verbier, Crans-Montana, Saas-Fee, Zinal, Zermatt, Andermatt, Haldi, Gstaad, Lenk, Grindelwald, Mürren, Davos, Arosa, St. Moritz u. a. m. Das öffentliche Transportangebot ist so gestaltet, dass es möglichst attraktive Verbindungen in diese Regionen mit sehr kurzen Umsteigezeiten zwischen den Bahnhöfen oder Stationen gewährleistet. Zudem entwickelt es sich dort weiter, wo es sinnvoll ist: Das belegt zum Beispiel die 2022 erfolgte Einstufung der Kabinenbahn Le Châble–Verbier als RPV und parallel dazu ihre Aufnahme in den nationalen Tarifverbund (Direkter Verkehr).

Bereits heute gilt, dass Verlängerungen von Linien ohne Erschliessungsfunktion, deren Grenzkosten jedoch durch die Grenzerlöse gedeckt werden, vom Bund als RPV-Linien mitbestellt werden können. Dies betrifft sowohl Verlängerungen von Linien bis zu Seilbahnstationen (z. B. Stöckalp im Kanton Obwalden) als auch zu Ausflugszielen (z. B. Balmberg im Kanton Solothurn).

Anreize für den touristischen Verkehr können ebenfalls über die Tarifbestimmungen geschaffen werden. Der Bund hat in diesem Bereich keine Entscheidbefugnis; die Ausgestaltung der Tarife liegt bei den TU (s. dazu Art. 15 PBG). Es gibt jedoch Anzeichen dafür, dass kombinierte Angebote wie «RailAway» oder «Snow'n' Rail», Produkte des Swiss Travel Systems oder das kostenfreie Bahnfahren in einigen Tourismusregionen für Gäste, die eine oder mehrere Übernachtungen gebucht haben (z. B. Ticino Ticket), sowie Sparbillette Reisende schon heute erfolgreich dazu bringen, den öV statt den Individualverkehr zu nutzen.

Darüber hinaus könnten Massnahmen für Fahrzeitverkürzungen oder Erhöhungen der Taktdichte die Attraktivität und Transportkapazität des öV zu und aus den Tourismusregionen markant steigern. Das Einwirken auf diese Parameter erfordert jedoch beträchtliche Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial gleichermassen; zudem lässt es sich nicht auf Anhieb umsetzen.

Auf Ebene der Infrastruktur umfasst der Ausbauschritt 2035 des STEP Bahninfrastruktur bereits mehrere Module zur Verbesserung von Bahnverbindungen, darunter finden sich auch einige mit einer klaren Tourismuskomponente: Luzern–Engelberg, Täsch–Zermatt, Montreux–Les Avants, Aigle–Leysin, Aigle–Champéry, Chur–Davos, St. Moritz–Tirano oder auch Bern–Frutigen.

Beim Rollmaterial und beim Verkehrsangebot zeigen die in der Begründung unten (Ziff. 3.1.1) aufgeführten Projekte, dass für den Zeitraum 2026–2028 Verbesserungen geplant sind, um die Kapazitäten des öV in Tourismusregionen zu stärken (siehe z. B. die nachstehend zitierten Projekte von Berner Oberland-Bahnen AG [BOB], Rhätische Bahn AG [RhB], Zentralbahn AG [zb]).

Schliesslich nehmen die Kantone eine zentrale Rolle im Prozess zur Planung des regionalen Angebotes ein. Sie treten entweder als Besteller des RPV (Art. 5 Abs. 3 ARPV) auf oder wirken als Vorschlaggeber bei der Planung der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur mit. Dies versetzt sie in die Lage, die Ausbauvorhaben in ihren Planungsregionen zu priorisieren und damit auch auf die Erreichbarkeit in den Tourismusregionen Einfluss zu nehmen.

Potenzielle zusätzliche Massnahmen sind deshalb in den eigenwirtschaftlich betriebenen Sparten wie dem Fernverkehr der SBB aufzuspüren oder bei denjenigen Kantonen bzw. Gemeinden, die keine Bundesbeiträge erhalten.

Insgesamt zeigen der touristische Verkehr sowie der Freizeitverkehr (insbesondere für Tagesausflüge) bereits ein erfreulich günstiges Modalverhältnis zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Laut der Schätzung, die vom ARE im Rahmen des Postulats Dittli 21.4452 erstellt wurde, weist der touristische Verkehr einen höheren Anteil am öV auf als andere Verkehrsarten (24 % im Vergleich zu 19 %). Ein ungenutztes Potenzial besteht im Transitverkehr und bei Tagesausflügen von ausländischen Gästen, die in die Schweiz reisen. Dieses Potenzial kann nicht ausschliesslich durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur erschlossen werden, sondern primär durch gezieltere Massnahmen.

Die beiden parlamentarischen Vorstösse werden in diesen Vorschlag für den Verpflichtungskredit 2026–2028 aufgenommen und im Rahmen der Möglichkeiten des Bundes bestmöglich erfüllt. Im Prozess zur Überarbeitung der Tourismusstrategie des Bundes werden die Anliegen des Postulates 20.3328 ebenfalls thematisiert. Die bestehenden Instrumente und Strategien können gegebenenfalls angepasst und durch neue Massnahmen ergänzt werden. Aus diesem Grund ist die Fortsetzung und Intensivierung der Koordination sowie die Sensibilisierung der verantwortlichen Akteure, insbesondere durch die Dialogplattformen des Bundesamts für Raumentwicklung, von zentraler Bedeutung.



## 2

**Vernehmlassungsverfahren**

Die Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit RPV für die Jahre 2026–2028 wurde vom 26. Juni bis 18. Oktober 2024 durchgeführt. Die Einladung zur Stellungnahme ging an 198 Adressaten, darunter die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die nationalen Wirtschaftskreise, die nach dem PBG abgeholzten Transportunternehmen, die schweizerischen Tarifverbände und weitere Organisationen.

In der Vernehmlassungsvorlage wurde vorgeschlagen, den Verpflichtungskredit für die Abgeltung der Leistungen des RPV für den Zeitraum 2026–2028 auf 3496 Millionen Franken festzusetzen. Diese beantragten Mittel wurden im Einklang mit dem Voranschlag 2025 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2026–2028 eingestellt<sup>12</sup>. Der Vorschlag war um 9 Prozent tiefer als die auf den Bedürfnissen der Unternehmen basierende Einschätzung (d. h. 3849 Millionen Franken, siehe Ziffer 3.1.1). Die Vorlage enthielt zudem Argumente zur Beantwortung der beiden Vorstösse, die in Ziffer 1.6 dieser Botschaft behandelt werden.

Insgesamt sind 59 Stellungnahmen eingegangen. Alle Kantone und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben sich dazu geäußert. Sechs politische Parteien gaben ebenfalls eine Stellungnahme ab: Die Mitte, FDP, Die Liberalen (FDP), die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SPS), die Schweizerische Volkspartei (SVP), die Evangelische Volkspartei der Schweiz (EVP) und Grüne Schweiz. Seitens der Betreiber äusserten sich fünf TU (SBB, RhB, PostAuto AG [PAG], Transports publics genevois und Bus und Service AG [BuS]) sowie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Interessengemeinschaft RAILplus zur Vorlage. Darüber hinaus haben 9 gesamtschweizerische Dachverbände und 10 Fachorganisationen ihre Meinung zur Vorlage mitgeteilt. Die Anzahl Antworten ist damit zufriedenstellend.

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

Der vollständige Ergebnisbericht ist auf der Website des Bundesrates verfügbar.<sup>13</sup>

*Höhe des Kredits*

Nur sechs Teilnehmende haben dem Kreditvorschlag zugestimmt: die Kantone Obwalden und Zug, die Mitte, der Schweizerische Gewerbeverband, die Fédération des Entreprises Romandes und die Eidgenössische Kommission für Konsumentenfragen. Die Kantone Zürich und St. Gallen verlassen sich auf die Einschätzung des Bundes, erwarten aber dennoch, dass der Bund seiner Verpflichtung zur Mitfinanzierung von 50 Prozent der RPV-Abgeltung nachkommen kann.

<sup>12</sup> [www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch) > Finanzberichte > Finanzberichte > Voranschlag mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan

<sup>13</sup> [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > Vernehmlassung 2024/61 > Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028

44 Teilnehmende fordern eine Erhöhung des Verpflichtungskredits. Die Stellungnahmen konzentrierten sich vor allem auf drei Vorschläge: den der KōV, den des VōV oder die Festlegung des Betrags entsprechend dem vom BAV geschätzten Abgeltungsbedarf (siehe Ziffer 3.1.1). Einige Teilnehmende schlagen andere Beträge vor, während andere eine Erhöhung unterstützen, ohne einen bestimmten Betrag vorzuschlagen (Kantone Appenzell Innerrhoden, Basel-Landschaft, Luzern, Schwyz).

Aus Sicht des KōV, der Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden, Bern, Basel-Landschaft, Freiburg, Jura, Neuenburg, Schaffhausen, Solothurn, Thurgau, Tessin, Uri und Waadt und der Conférence des Transports de la Suisse occidentale können die Transportunternehmen maximal die Hälfte des eingeschätzten Mehrbedarfs (siehe Ziffer 3.1.1) durch Effizienzsteigerungen und höhere Erlöse kompensieren. Sie beantragen eine Erhöhung des Kredits um 190 Millionen, was einem Betrag von 3686 Millionen entspricht.

Der Kanton Glarus erwartet, dass der Verpflichtungskredit um 150 Millionen Franken erhöht wird. Der Schweizerische Städteverband schlägt eine Erhöhung des Kredits zwischen 190 und 250 Millionen Franken vor. Der Kanton Graubünden und BuS erwarten, dass der Verpflichtungskredit um 200 Millionen Franken erhöht wird,

Eine Erhöhung des Kredites um 210 Millionen auf 3706 Millionen wird von dem VōV, der EVP, den Grünen, der SPS, der SBB, der RhB, PAG, dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), LITRA, Pro Bahn Schweiz und dem Schweizer Tourismus-Verband (STV) gefordert.

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz ist der Meinung, dass der Verpflichtungskredit um mindestens 250 Millionen Franken von 3496 auf 3746 Millionen Franken zu erhöhen wäre.

Die Kantone Genf und Wallis, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), der Schweizerische Gewerkschaftsbund, Travail Suisse, transfair, der SEV, RAILplus und der Schweizerische Gemeindeverband sind der Auffassung, dass der Verpflichtungskredit auf die Höhe der Bedarfsmeldung der Unternehmen angehoben werden muss, was einer Erhöhung von rund 350 Millionen Franken entspricht (Verpflichtungskredit auf 3850 Millionen Franken).

Die geäußerten Hauptargumente für eine Erhöhung des Verpflichtungskredits sind:

- Eine deutliche Kostenzunahme ist unabwendbar (Angebotsausbau, Personalkosten, Unterhaltskosten, Energiekosten, Folgekosten für Fahrzeuge, Ausbau der Werkstätten, Investitionen zur Förderung der Digitalisierung, Cyber Security usw.).
- Die Teuerung wird nicht ausreichend berücksichtigt, da die angenommenen Prognosen zu tief erscheinen und die Berechnung auf den Abgeltungen und nicht auf den Kosten beruht.
- Aufgrund des grossen Spardrucks bei Bund und Kantonen wurden die Ertragsprognosen bereits in den Jahren 2024 und 2025 auf ein Maximum angehoben, sodass in den Jahren 2026–2028 nur noch mit marginalen Ertragssteigerungen gerechnet werden kann.

- Der Vorschlag liegt 345 Millionen Franken unter der Bedarfserhebung, die TU können jedoch nur einen Teil der Differenz kompensieren (KöV: 50 %, VöV: 40 %).
- Die Berechnungsmethodik bei Überangeboten soll angepasst werden, um eine Kostenverschiebung auf die Kantone zu verhindern. Dies ist im Kredit entsprechend zu berücksichtigen und begründet eine Krediterhöhung.
- Die Mehrkosten für die Dekarbonisierung im Busverkehr sind nicht ausreichend berücksichtigt.
- Der Bund muss sich die Mittel verschaffen, um seinen Verpflichtungen nachzukommen, insbesondere seiner gesetzlich definierten Pflicht zur Mitfinanzierung von 50 Prozent der schweizweiten RPV-Abgeltungen (Art. 30 Abs. 1 PBG). Eine einseitige Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird von den Kantonen abgelehnt.

Vier Teilnehmer (SVP, FDP, der Schweizer Bauernverband und Economiesuisse) haben den Vorschlag abgelehnt und/oder eine Senkung beantragt. Sie fordern einen Halt bei der Entwicklung des Angebots und der Kosten sowie eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads (Beitrag an die Haushaltsbereinigung).

#### *Behandlung Vorstösse*

Mehrere Teilnehmer (SAB, VöV, Kanton Wallis, SPS, STV, VCS, ProBahn Schweiz) haben kritisiert, wie die beiden parlamentarischen Vorstösse im erläuternden Bericht behandelt wurden. Sie sind der Ansicht, dass beim touristischen Verkehr ein grosser Handlungsbedarf sowohl für die Verkehrspolitik als auch die Tourismuspolitik besteht und dass diese beiden Politikbereiche enger zusammenarbeiten müssen. Sie sind der Meinung, dass die Erläuterungen im Bericht nicht ausreichen und eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen benötigt wird.

#### *Nachfrageprüfung und Dekarbonisierung*

Der KöV und fast alle Kantone sind der Ansicht, dass die Berechnungsmethodik bei Überangeboten anzupassen ist. Die Grundsätze für die Berechnung der Überangebote stammen noch aus dem Jahr 2008 und entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen Anforderungen und Kundenbedürfnissen. Die aktuelle Berechnungsmethodik führt zu einer spürbaren Kostenverschiebung vom Bund zu den Kantonen.

Alle, die Rückmeldungen eingereicht haben, sei es von Seiten der Kantone, der Unternehmen oder der Organisationen (abgesehen von der SVP), waren der Ansicht, dass die Folgekosten der notwendigen Investitionen in die Elektrifizierung der Busse nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Ausserdem wurde der Vorschlag, die Förderung aus dem CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 23. Dezember 2011<sup>14</sup> zu streichen, mehrfach kritisiert.

#### *Berücksichtigung der Ergebnisse der Vernehmlassung*

Was die Höhe des Kredits betrifft, so hat sich die Ausgangslage seit dem Vernehmlassungsverfahren geändert. An seiner Sitzung vom 20. September 2024 hat der Bundesrat festgelegt, welche Entlastungsmassnahmen aus dem Bericht der von ihm ein-

<sup>14</sup> SR 641.71

gesetzten Expertengruppe «Aufgaben- und Subventionsüberprüfung» weiterverfolgt werden sollen<sup>15</sup>. Ausgehend davon hat der Bundesrat am 29. Januar 2025 die Vernehmlassung zum Entlastungspaket 27 (EP27) eröffnet. Im Bereich des RPV erwartet der Bundesrat eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades. Die Abgeltungen von Bund und Kantonen sollen so um 5 Prozent reduziert werden. Diese Massnahme, die ab 2027 berücksichtigt wird, steht im Widerspruch zu den zahlreichen Positionen für eine Erhöhung des Verpflichtungskredits (siehe Ziffer 3.1.3).

Die Erwartungen betreffend die Berechnungsmethodik bei Überangeboten wurden berücksichtigt: Ende 2024 wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone gebildet. Ziel ist eine Anpassung der Methodik in Hinblick auf das Bestellverfahren 2027/2028. Es ist derzeit noch zu früh, um zu beurteilen, welche finanziellen Auswirkungen diese Arbeiten haben könnten. Es wird zu prüfen sein, inwiefern Anpassungen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel umgesetzt werden können.

Was das Thema Dekarbonisierung betrifft, so wurden in der Einschätzung des Abgeltungsbedarfs (siehe Ziffer 3.1.1) mehrere wichtige Projekte angekündigt, und die Annahmen deckten einen progressiven Anstieg der Kosten in den kommenden Jahren ab. Angesichts der neuen Haushaltsperspektive des Bundes werden die Besteller bei künftigen Projekten jedoch wahrscheinlich Prioritäten setzen müssen. Dies wird von Fall zu Fall mit den Kantonen diskutiert werden müssen. Zudem hat der Bundesrat im Rahmen der Verabschiedung der Vernehmlassungsvorlage zum EP27 beschlossen, die im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehene Förderung alternativer Antriebe für Busse und Schiffe für den RPV nicht aufzuheben. Entsprechend stehen den TU im RPV aufgrund der im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehenen Förderung zusätzlich Mittel zur Verfügung, um die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Aus der Sicht des Bundesrats werden die zwei Vorstösse in der vorliegenden Botschaft angemessen behandelt. Die in Ziffer 1.6 erwähnten Arbeiten und Massnahmen zeigen, dass der Bund bereits heute einen wichtigen Beitrag zugunsten eines nachhaltigen Tourismusverkehrs leistet. Eine nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr wäre redundant zu den bestehenden Instrumenten und würde nicht unbedingt bessere Ergebnisse garantieren.

<sup>15</sup> [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > Dokumentation > Medienmitteilungen > 20.09.2024 > Bundesrat legt Eckwerte des Entlastungspakets für den Bundeshaushalt fest

3

Inhalt des Kreditbeschlusses

3.1

Antrag des Bundesrates und Begründung

3.1.1

Begründung: Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für den Zeitraum 2026–2028 (Bottom-up-Ansatz)

3.1.1.1

Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für spezifische Projekte

Das BAV analysierte die bei den TU und Kantonen erhobenen Daten, um den Abgeltungsbedarf abzuschätzen und die Mittel für den RPV für die Jahre 2026–2028 festzulegen.

Im Sommer 2023 hatte das BAV bei 34 TU des RPV – hauptsächlich Bahnunternehmen, die 89 Prozent der für das Jahr 2023 geplanten Abgeltungen erhalten – eine Umfrage durchgeführt. Diese TU wurden aufgefordert, Projekte anzukündigen, die zu einer signifikanten Änderung der Abgeltungen gegenüber der Plansituation 2024 führen. Eine Änderung gilt dann als signifikant, wenn die (positive oder negative) Abweichung bei Projekten mehr als 500 000 Franken beträgt. Die befragten Unternehmen kündigten rund 130 Projekte an.

Gemäss der Analyse der erhobenen Daten durch das BAV würde der gesamte Abgeltungsbedarf (d. h. Beiträge von Bund und Kantonen) im Vergleich zur Plansituation 2024 schrittweise ansteigen und sich im Jahr 2028 ein Finanzierungsmehrbedarf für die angekündigten Projekte von schätzungsweise 294,8 Millionen Franken einstellen. Geht man von einem durchschnittlichen Bundesanteil von 50 Prozent aus, so wird der Finanzierungsmehrbedarf für diese Projekte im Vergleich zur Plansituation 2024 für den Bund im Jahr 2028 auf zusätzliche 147,4 Millionen Franken geschätzt.

Tabelle 5

**Zusätzliche Abgeltungen an den RPV für die von den Unternehmen angekündigten Projekte gegenüber der 2024 geplanten Situation**

In Millionen Franken	2026	2027	2028
Zusätzliche Abgeltungen an den RPV gegenüber der 2024 geplanten Situation (Bund und Kantone)	141,7	236,2	294,8
Zusätzliche Abgeltungen an den RPV gegenüber der 2024 geplanten Situation (Bundesanteil, 50 %)	70,9	118,1	147,4
Entwicklung der zusätzlichen Abgeltungen an den RPV gegenüber dem Vorjahr	78,6	47,2	29,3

Quelle: BAV

Die angekündigten Projekte betreffen Investitionen in Rollmaterial (40 % der geschätzten Abgeltungssteigerung), Angebotsausbauten (25 %), die Dekarbonisierung (8 %) oder haben andere Gründe, beispielsweise die Einrichtung von Betriebsanlagen wie Depots/Werkstätten oder von elektronischen Fahrgastinformations- bzw. Betriebsleitsystemen.

Tabelle 6

**Zusätzliche Abgeltungen an den RPV gegenüber der 2024 geplanten Situation, nur Bundesanteil**

In Millionen Franken	2026	2027	2028
Rollmaterial (Neubeschaffung, Refit ...)	29,3	50,4	58,8
Angebotsänderungen	24,3	30,9	37,0
Dekarbonisierung	4,2	8,9	11,3
Anderes	13,1	27,9	40,3
<b>Total</b>	<b>70,9</b>	<b>118,1</b>	<b>147,4</b>

Quelle: BAV

Zur Illustration werden nachfolgend einige der knapp 130 in der Umfrage genannten Projekte für den Zeitraum 2026–2028 aufgeführt. Die zusätzlichen Abgeltungen sind Richtwerte für die Zeit bis 2028 (Situation am Ende der Laufzeit des Verpflichtungskredits) im Vergleich zur Situation 2024. Sie werden als Gesamtbeträge (d. h. gemeinsame Abgeltungen von Bund und Kantonen) angegeben:

- Aargau Verkehr AG: Erneuerung des Rollmaterials, erste Etappe des neuen Depots Schöffland, zahlreiche Investitionen zur Erneuerung verschiedener Informatik- und Telekommunikationssysteme für den Bahnbetrieb (+11 Mio. Fr.).
- BLS AG: Bau einer neuen Werkstätte am Standort Oberburg für den betriebsnahen Unterhalt aller Züge, die auf dem BLS-Netz betrieben werden und auf den S-Bahn-, Regio- und RegioExpress-Linien in den Kantonen Bern, Luzern, Freiburg, Neuenburg, Solothurn, Wallis und Waadt verkehren (Folgekosten für den RPV, inklusive zusätzlich notwendigen Ausbaus der Werkstätte Bönigen: +9,8 Mio. Fr.).
- BOB: Beschaffung von neuem Rollmaterial im Hinblick auf den Kapazitätsausbau während der Hochsaison sowie notwendige Sanierung bestehender Schienenfahrzeuge (+5 Mio. Fr.).
- CGN SA: Inbetriebnahme von zwei neuen Naviexpress-Personenfähren und Takterhöhung zwischen Lausanne und Thonon-les-Bains (+2,5 Mio. Fr.).
- Forchbahn AG: erste Phasen des Vorhabens zum Bau der neuen Unterhaltungsanlage und Beschaffung von Schienenfahrzeugen (+5,2 Mio. Fr.).
- Ferrovie Luganesi SA: neues Depot für die Tram-Trains und neue Büroräume (+1,8 Mio. Fr.).
- Compagnie du Chemin de fer Lausanne–Echallens–Bercher SA: Beschaffung von vier zusätzlichen neuen Zuggarnituren, um in einem ersten Schritt einen Refit der bestehenden Triebzüge nach deren halber Lebensdauer sowie die Intensivierung des Angebots zu den Spitzenverkehrszeiten für einen Verkehr mit Dreifacheinheiten bis 2026/27 zu ermöglichen (+3,1 Mio. Fr.).

- 
- Matterhorn Gotthard Bahn: Erneuerung und Beschaffung von 25 Schienenfahrzeugen sowie Ausbau der Kapazität und des Angebots Urseren–Surselva (+10,5 Mio. Fr.).
  - Regionalps SA: Taktverdichtung der Bahnlinien (+1,9 Mio. Fr.).
  - Regionalverkehr Bern–Solothurn AG (RBS): Depotneubau Bätterkinden als Ersatz und zur Kapazitätserweiterung des heutigen Depots in Worblaufen (+9 Mio. Fr.); Erneuerung des Rollmaterials für die RegioExpress-Verbindungen (+2,2 Mio. Fr.).
  - RhB: Angebotsverbesserungen wie beispielsweise neue Direktverbindungen zwischen Landquart und Chur oder die Unterengadiner Shuttle-Linie Zernez–Scuol-Tarasp (+3,2 Mio. Fr.); Erneuerung und Neubeschaffung von Rollmaterial (+11 Mio. Fr.); Anpassung der Werkstätten in Landquart (+2,8 Mio. Fr.).
  - SBB: Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel SBB (+3,9 Mio. Fr.); Y-Konzept Jura (+4,2 Mio. Fr.); Revisionen von Schienenfahrzeugen nach deren halber Lebensdauer (+4,3 Mio. Fr.); Übernahme von neun Regio-Dosto des Fernverkehrs in den RPV zur Abdeckung des Verstärkungsbedarfs und Fahrzeugmodifikationen (+15,8 Mio. Fr.); erste Erneuerungen von Flottenfahrzeugen des Typs Flirt (+5,3 Mio. Fr.).
  - SBB GmbH (SBBB): Inbetriebnahme des Hochrhein-Bodensee-Expresses (+6 Mio. Fr.).
  - Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG: Beschaffung von acht neuen Schienenfahrzeugen für die Linie S4 (+7,5 Mio. Fr.).
  - Turbo: Schweizer Anteil des Ausbaus des grenzüberschreitenden Angebots in das österreichische Bundesland Vorarlberg (+3,1 Mio. Fr.); Erneuerung des Rollmaterials (+3,4 Mio. Fr.); Phasen 2 bis 4 des öV-Konzepts Thurgau (+6,1 Mio. Fr.).
  - Transports publics du Chablais SA: Erneuerung der Schienenfahrzeuge für die Schmalspurlinien Aigle–Leysin und Bex–Villars–Bretaye (+7,7 Mio. Fr.).
  - Transports publics fribourgeois TRAFIC (TPF): Ersatz der Dieselbusse durch Elektrobusse für die RPV-Linien (+7,8 Mio. Fr.).
  - zb: Halbstundentakt Engelberg (+6 Mio. Fr.).

Bezüglich der Dekarbonisierung ist zu beachten, dass es sich hierbei um die Vorhaben der befragten Unternehmen handelt, d. h. von Eisenbahnunternehmen, die auch Busnetze betreiben (z. B. asm, BOS, BLT, MBC, TPF, RBS). Vorhaben zum Ersatz von Dieselbussen mit Elektrobusen anderer Unternehmen werden in einem zweiten Schritt berücksichtigt.

### 3.1.1.2 Weitere für die Einschätzung nach dem Bottom-up-Ansatz beigezogene Erwägungen

*Entwicklung des Abgeltungsbedarfs bei den anderen konsultierten Unternehmen sowie weitere, zu diesem Zeitpunkt noch unbekannte Themen*

Um den Bedarf der nicht in die Umfrage eingebundenen Unternehmen (insbesondere Busunternehmen) und sonstige möglicherweise im Zeitraum 2026–2028 auftretende Parameter zu berücksichtigen, ging das BAV von einer durchschnittlichen Erhöhung der gesamten Abgeltungen von einem Prozent (11–12 Mio. Fr. pro Jahr für den Bundesanteil) aus. Diese Annahme entspricht jener der Vorperioden.

Mit dieser allgemeinen Annahme rechnet das BAV, Auswirkungen auffangen zu können, die heute nur schwer messbar sind, beispielsweise zusätzliche Folgen der Umstellung auf Elektrobusse (zusätzlich gegenüber den Projekten, die in der Tabelle 6 dargestellt sind).

Zum Zeitpunkt der Redaktion dieser Botschaft sind noch nicht alle Begleitmassnahmen zur Förderung der elektrischen Antriebstechnologien in den Jahren 2025–2030 abschliessend festgelegt (Umsetzung von Art. 41a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes). Der Bundesrat sieht im Rahmen der Vernehmlassung zum EP27 jedoch vor, die Förderung auf den RPV zu beschränken und bis zu 75 Prozent der Investitionskosten zu finanzieren, die für Elektrofahrzeuge gegenüber den dieselbetriebenen Bussen zusätzlich entstehen. Im Gegenzug soll die Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung für Transportunternehmen ausserhalb des Ortsverkehrs auf 2027 vorgezogen werden, um die Förderung der elektrischen Antriebstechnologien im RPV gegenzufinanzieren. Dabei sind die im RPV durch die vorgezogene Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung entstehenden Mehrkosten grundsätzlich durch Effizienzsteigerungen, Angebotsanpassungen und/oder Tarifierhöhungen aufzufangen.

Ebenfalls ungewiss sind die Folgen des Parlamentsbeschlusses, der bei der Revision des PBG im Dezember 2022 gefasst wurde, wonach die ungedeckten Kosten betreffend das historische Rollmaterial abgeltungsberechtigt sein sollen (siehe Art. 28 Abs. 1<sup>ter</sup> PBG).

Hier wären überdies die Auswirkungen der Anpassungen von Rechtsgrundlagen zu nennen, die einen direkten Einfluss auf die prognostizierten Kosten haben: Anpassung des Trassenpreises für die Bahnangebote, neue Anforderungen an die Bahninfrastruktur (z. B. mit ERTMS L2 ausgestattete neue Streckenabschnitte, die eine fahrzeugseitige Ausrüstung erfordern), Änderung der Steuersätze (insbesondere bei der Rückerstattung des Vorsteuerabzugs).

#### *Finanzierung der Koordinationsstelle elektrische Antriebsarten im öV*

Gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz soll der Bund die Entwicklung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb fördern. Zu diesem Zweck wird das BAV die Einrichtung einer entsprechenden Koordinationsstelle beim VöV ab dem Jahr 2025 finanziell unterstützen. Das zwischen dem VöV und dem BAV vereinbarte Konzept sieht dafür zusätzliche Abgeltungen ab 2025 bis 2030 vor. Im Jahr 2025 sind Kosten in Höhe von 0,5 Millionen Franken (die im Voranschlag 2025 berücksichtigt sind) geplant, im Jahr 2026 werden die voraussichtlichen Kosten mit 1 Million Franken und ab 2027 mit maximal



1,3 Millionen Franken veranschlagt. Diese Kosten werden vom Bund allein getragen. Die Kantone beteiligen sich nicht daran.

#### *Finanzierung von Innovationsprojekten im RPV*

Veränderungen in der Gesellschaft, die Digitalisierung, neue Technologien und die wachsende Nachfrage nach Mobilität stellen den RPV vor grosse Herausforderungen. Um dafür neue Lösungen entwickeln und erproben zu können, fehlen den TU aber oft die finanziellen Ressourcen. Aus diesem Grund unterstützt ein Förderprogramm des Bundes Innovationen im öV jährlich mit fünf Millionen Franken. Diese Mittel werden seit 2020 im Jahresbudget des RPV berücksichtigt und es ist grundsätzlich vorgesehen, diesen Betrag auch in den Jahren 2026–2028 beizubehalten. Da die im Rahmen des EP27 vorgesehenen Massnahmen jedoch auch die Ressortforschung betreffen, ist vorgesehen, die Mittel für Innovationen im öV leicht zu kürzen (Kürzung um rund 0,3 Millionen Franken pro Jahr). Diese Kosten werden vom Bund allein getragen. Die Kantone beteiligen sich nicht daran.

Auf der Website des BAV sind detaillierte Informationen zum Programm, zu seinen Schwerpunkten, den Modalitäten sowie die Aktivitätenberichte verfügbar.<sup>16</sup>

#### *Teuerung und Tarifniveau*

Zwecks Harmonisierung wurden die angefragten Unternehmen gebeten, in ihren Antworten die Auswirkungen der Teuerung nicht einzubeziehen und mit einem stabilen Tarifniveau im Vergleich zum Jahr 2024 zu rechnen. Inwiefern Tarifmassnahmen künftig umgesetzt werden sollen, ist Sache der TU.

### **3.1.1.3            Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs für den Zeitraum auf Basis des Bottom-Up-Ansatzes**

Der gesamte Abgeltungsbedarf, den der Bund mit dem RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028 abdecken soll, beträgt gemäss Schätzungen des BAV (Bottom-Up-Ansatz) 3845,1 Millionen Franken (3813,2 Mio. Fr. ohne Teuerung).

Dabei wurden folgende Annahmen getroffen:

- Berücksichtigung des Budgets 2025 als Referenzbasis, in der Annahme, dass damit alle geplanten Angebote finanziert werden können;
- Berücksichtigung der Umfrageergebnisse bezüglich der von den Unternehmen geplanten Projekte (Tabelle 5);
- Berechnung des Bundesanteils, 50 Prozent der gesamten Abgeltungen als Grundlage;
- Annahme einer durchschnittlichen Erhöhung der Abgeltungen um ein Prozent, um den Bedürfnissen anderer Unternehmen und anderen noch nicht geplanten Entwicklungen gerecht zu werden;

<sup>16</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Allgemeine Themen > Forschung und Innovation > Förderprogramme > Innovation öPV

- Finanzierung der Koordinationsstelle elektrische Antriebsarten im öV.

In Bezug auf die Teuerung traf das BAV die gleichen Annahmen wie im Finanzplan des Bundes, d. h. +0,7 Prozent im Jahr 2026, +0,9 Prozent im Jahr 2027 und +1 Prozent im Jahr 2028 (Stand Dezember 2024).

Tabelle 7

**Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs gemäss BAV  
für den Zeitraum 2026–2028 nach dem Bottom-up-Ansatz**

<i>Abgeltungen an den RPV, Bundesanteil in Millionen Franken</i>	<b>Vor- anschlag 2024</b>	<b>Vor- anschlag 2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total 2026–2028</b>
Geplante Abgeltungen an den RPV (Verpflichtungskredit RPV 2022–2025)	1134,5	1134,5				
Gegenüber dem Vorjahr zusätzliche Abgeltungen für Projekte im RPV (Umfrage BAV)			70,9	47,2	29,3	
Allgemeine Entwicklung der Abgeltungen an den RPV, ohne Projekte (+1 % / Jahr)			11,3	12,2	12,8	
Mandat zur Koordination der Elektromobilität (VöV) Gegenüber dem Vorjahr zusätzliche Abgeltungen			0,5	0,3	0,0	
<b>Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028</b>			<b>1217,3</b>	<b>1276,9</b>	<b>1319,0</b>	<b>3813,2</b>
Teuerungsprognose (Stand Dezember 2024)			0,7%	0,9%	1,0%	
<b>Einschätzung des Abgeltungsbedarfs für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 inkl. Teuerung</b>			<b>1225,2</b>	<b>1288,0</b>	<b>1331,9</b>	<b>3845,1</b>
<i>Entwicklung der Abgeltungen RPV gegenüber dem Vorjahr (in Mio. Fr.)</i>			90,7	62,8	43,9	
<i>Entwicklung der Abgeltungen RPV gegenüber dem Vorjahr</i>			8,0 %	5,2 %	3,4 %	

Quelle: BAV

**3.1.2 Richtwerte für den Zeitraum 2026–2028  
aus dem Finanzplan des Bundes**

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 12. Februar 2025 eine finanzpolitische Standortbestimmung vorgenommen. In Rahmen des Voranschlags 2026 mit IAFP für den Zeitraum 2027–2029 werden für den RPV folgende Werte vorgesehen:

Tabelle 8

**Richtwerte für die mehrjährigen Finanzbeschlüsse für den RPV**

In Millionen Franken	Voranschlag 2025	2026	2027	2028	Total 2026–2028
Abgeltungen des Bundes an den RPV	1134,4	1139,4	1101,9	1123,1	<b>3364,5</b>
Abweichung gegenüber dem Vorjahr	–0,2	5,0	–37,5	21,2	
<i>Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (in %)</i>	–0,7	0,4	–3,3	1,9	

*Quelle:* Eidgenössische Finanzverwaltung, Stand Februar 2025

Dass die finanzielle Lage des Bundes auch in den kommenden Jahren angespannt bleibt, schlägt sich in der Finanzplanung für viele Bereiche nieder. Im Hinblick auf die Sanierung der Bundesfinanzen hat der Bundesrat am 8. März 2024 eine Gruppe von Sachverständigen damit beauftragt, ihm Vorschläge zur Entlastung des Bundeshaushaltes zu unterbreiten (Aufgaben- und Subventionsüberprüfung). Die Expertengruppe hat dem Bundesrat einen umfassenden Bericht überreicht, in welchem sie mögliche Massnahmen bei den Bundesausgaben mit einem Entlastungspotenzial von 4 bis 5 Milliarden Franken aufzeigt. Der Bundesrat hat basierend darauf am 29. Januar 2025 die Vernehmlassung zum EP27 eröffnet. Die Massnahmen werden spätestens ab Voranschlag 2027 mit IAFP 2028–2030 umgesetzt. Im Bereich des RPV erwartet der Bundesrat, den Kostendeckungsgrad so zu erhöhen, dass die Abgeltungen von Bund und Kantonen um 5 Prozent reduziert werden. Das Erreichen solcher Abgeltungskürzungen erfordert starke Massnahmen, die nicht einfach kurzfristig umgesetzt werden können. Daher wird die Budgetkürzung um 5 Prozent (gegenüber den Werten des Voranschlags 2025 mit IAFP 2026–2028) erst ab 2027 berücksichtigt.

Diese Werte basieren auf den im Finanzplan berücksichtigten Teuerungsannahmen, also +0,7 Prozent im Jahr 2026, +0,9 Prozent im Jahr 2027 und +1 Prozent im Jahr 2028 (Stand Dezember 2024). Bis zur Verabschiedung der Botschaft zum Voranschlag 2026 mit IAFP 2027–2029 im Sommer 2025 können sie noch Änderungen erfahren.

Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Werte entsprechend den nächsten Budgetentwicklungen geändert werden.

**3.1.3                   Vorschlag des Bundesrates für den  
RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028**

Die Leistungen des RPV sollen für den Zeitraum 2026–2028 mit einem Verpflichtungskredit in Höhe von 3364,5 Millionen Franken abgegolten werden.

Tabelle 9

**Vorschlag für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028**

<i>In Millionen Franken</i>	2026	2027	2028	<b>Total 2026–2028</b>
Abgeltungen des Bundes an den RPV	1139,4	1101,9	1123,1	<b>3364,5</b>
Abweichung gegenüber dem Vorjahr	5	–37,5	21,2	
<i>Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (in %)</i>	<i>0,4</i>	<i>–3,3</i>	<i>1,9</i>	

Die vom Bundesrat beantragten Mittel für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 werden im Einklang mit dem von ihm im Sommer 2025 zu verabschiedenden Vorschlag 2026 mit IAFP 2027–2029 eingestellt. Sie berücksichtigen die Senkung des Bundesmittelniveaus für den RPV ab dem Jahr 2027, in Übereinstimmung mit dem EP27.

Dieser Vorschlag ist um 12 Prozent tiefer gegenüber der auf den Bedürfnissen der Unternehmen basierenden Einschätzung (3845 Mio. Fr.). Dennoch gilt es, diese Abweichung zu relativieren:

- Die Umfrage bei den Unternehmen wurde im Sommer des Jahres 2023 durchgeführt. Die Unternehmen mussten ihre Einschätzungen für die Jahre von 2026–2028 abgeben. Erfahrungsgemäss sind diese Schätzungen angesichts des Grades der Unsicherheiten oft zu konservativ bzw. umfassen eine Vielzahl an Projekten. Aus der Zahl der Vorhaben und den finanziellen Einschätzungen, die sich daraus ableiten lassen, ist eine deutliche Beschleunigung des Abgeltungsbedarfs im RPV gegenüber den Vorjahren abzulesen, der für den Bund nicht finanzierbar ist. Deshalb sollten die Kantone und die TU die unbedingt notwendigen Projekte priorisieren.
- Der Verpflichtungskredit RPV für den Zeitraum 2022–2025 spiegelt die besonderen Verhältnisse im Nachgang zur Coronavirus-Pandemie wider. Sowohl die Abgeltungen als auch die Kredite wurden in den Jahren 2022 und 2023 aufgrund der Prognosen der TU aufgestockt. Letztere haben den erhöhten Bedarf einerseits mit den Unsicherheiten bezüglich der zu erwartenden Erlöse begründet und andererseits mit dem Stand der Teuerung. Das BAV stellt jedoch fest, dass diese zusätzlichen Mittel letztlich dazu geführt haben, dass viele Unternehmen in den Jahren 2022 und/oder 2023 Gewinne erzielen konnten. Der RPV-Kredit für 2024 wurde vom Parlament entgegen dem Vorschlag des Bundesrates erneut aufgestockt und wurde am Ende nicht ganz ausgeschöpft (Kreditrest von rund 20 Millionen Franken). Es kann aber noch nicht beurteilt werden, in welchem Ausmass die TU im Jahr 2024 Gewinne gemacht haben, und wenn dies der Fall ist, ob dies auf zu wenig ambitionierte Prognosen auf der Einnahmen- oder Kostenseite zurückzuführen ist. Im Vergleich zu den ursprünglich für die Jahre 2023–2025 geplanten Werten (siehe Tabelle 3), d. h. ohne Berücksichtigung dieser verschiedenen Effekte entspricht der beantragte Kredit einer Erhöhung der Mittel um 2,3 %.
- Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens vertrat der VöV selbst die Ansicht, dass ein Teil des Abgeltungsbedarfs kompensiert werden könne und

schlug einen Verpflichtungskredit in Höhe von 3706 Millionen Franken vor. Die Differenz zum vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrag beträgt 342 Millionen Franken bzw. 9,2 Prozent. Im Vergleich dazu beträgt die Differenz des Vorschlags der KÖV, der sich auf 3686 Millionen Franken belief, 322 Millionen oder 8,7 Prozent. Auch diese Einschätzungen lagen deutlich unter derjenigen des auf den Projekten der TU basierenden Bottom-up-Ansatzes.

Die Budgetkürzung ab 2027 (−3,3 % im Vergleich zum Vorjahr) wird unbedingt Massnahmen erfordern. Das öV-System wird damit jedoch nicht gefährdet und der RPV wird mit den verfügbaren Mitteln seine Erschliessungsfunktion angemessen wahrnehmen können. Der für das Jahr 2027 vorgeschlagene Betrag entspricht ungefähr einer Rückkehr zum geplanten Abgeltungsniveau von 2021 (d. h. ohne die Covid-Abgeltungen), während sich das Angebot in der Zwischenzeit weiterentwickelt hat (etwa 10 % mehr produktive km zwischen 2021 und 2025). Selbst wenn die Bottom-up-Einschätzung eher konservativ sein dürfte und die Höhe der Abgeltungen in den Jahren 2022–2024 angesichts der Unsicherheiten höher war als effektiv notwendig, bedeutet dies, dass die ab 2027 geplante Mittelkürzung Anstrengungen aller Beteiligten erfordern wird. Die Unternehmen und Besteller werden aufgefordert, die effizientesten Vorhaben zu priorisieren. In einigen Regionen könnte eine Überprüfung der Effizienz des aktuellen und zukünftigen Verkehrsangebots relevant sein. Desgleichen sollen die TU ihre Bestrebungen zur Optimierung ihrer Kosten weiterführen und parallel dazu mehr Verkehrseinnahmen erzielen, beispielsweise über eine Tarifierhöhung.

### **3.2                    Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen**

*Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV für die Jahre 2026–2028*

Der Bundesbeschluss setzt den Gesamtbetrag der Bundesmittel für den Verpflichtungskredit zugunsten des RPV für die Jahre 2026–2028 auf 3364,5 Millionen Franken fest.

Wie diese Beträge ermittelt wurden, ist in den Ziffern 3.1.1 bis 3.1.3 dargelegt.

### **3.3                    Teuerungsannahmen**

Die dem Umfang des Rahmenkredits zugrundeliegenden Teuerungsannahmen werden im Bundesbeschluss (Art. 2) ausgewiesen. Den Teuerungsannahmen liegt der Indexstand des Landesindexes der Konsumentenpreise vom Dezember 2024 von 107,2 Punkten zugrunde, wobei sich dieser Indexstand auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht. Die jährlichen Voranschlagskredite werden jeweils an die aktuellen Teuerungsannahmen angepasst.

4                    **Auswirkungen**

4.1                **Auswirkungen auf den Bund**

Wird der Verpflichtungskredit wie vorgeschlagen genehmigt, wird die Finanzlage des Bundes berücksichtigt und der RPV wird wie andere Bereiche seinen Beitrag zur Entlastung des Bundeshaushalts beitragen und in den Jahren 2026–2028 zu folgenden Ausgaben führen:

In Millionen Franken	2026	2027	2028	Total 2026–2028
Abteilungen des Bundes an den RPV	1139,4	1101,9	1123,1	3364,5

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf den Personalaufwand des Bundes.

4.2                **Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden  
sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen  
und Berggebiete**

Die Kantone erhalten mit einem Verpflichtungskredit eine bessere Übersicht über die Bundesmittel, die dem RPV für einen Zeitraum von drei Jahren zugewiesen werden. Als Folge davon können sie den kantonalen Finanzbedarf im Hinblick auf die Projekte, die sie bestätigt haben möchten, besser planen.

Wenn der Abteilungsbedarf wie gefordert ab 2027 reduziert wird, setzt dies auch für die Kantone finanzielle Mittel frei. Allerdings ist heute noch nicht absehbar, wie stark sich die Kürzungen auf das Verkehrsangebot auswirken werden.

4.3                **Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit plant der Bund die finanziellen Mittel für die Bestellung der Regionalverkehrsleistungen. Der RPV stellt die Erschliessung der ganzen Schweiz durch den öV sicher. Die Linien des RPV sind mit dem nationalen Verkehr (Fernverkehr) und/oder lokalen Verkehr (Ortsverkehr) verbunden und stellen in vielen Regionen das Rückgrat der öV-Erschliessung dar. Ein effizientes öffentliches Verkehrssystem wirkt sich positiv auf die Volkswirtschaft aus.

4.4                **Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Der RPV ist ein Grundpfeiler für einen gut funktionierenden Alltag in der Schweiz: Zweieinhalb Millionen Personen pro Tag bringt der RPV zur Arbeit, zum Einkaufen oder an ihr Freizeitziel. Er verbindet Dörfer und Agglomerationen untereinander sowie mit den Zentren und Städten in allen Regionen der Schweiz. Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit unterstützt der Bund ein effizientes und qualitativ hochstehendes Regionalverkehrsangebot.

## **4.5                    Auswirkungen auf die Umwelt**

Mit dem vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Jahre 2026–2028 können einerseits bestimmte Angebotsausbauten und andererseits die Folgekosten von Investitionen finanziert werden, die die Attraktivität des öV gegenüber dem Individualverkehr erhöhen und die Luftschadstoffemissionen reduzieren. Desgleichen ist die Unterstützung von Projekten vorgesehen, die zur Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen und Anlagen des RPV beitragen. Dies entspricht den Effizienzzielen der Energiestrategie 2050 des Bundes.

## **5                        Rechtliche Aspekte**

### **5.1                    Verfassungs- und Gesetzmässigkeit**

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 der Bundesverfassung (BV)<sup>17</sup>.

Der Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im RPV stützt sich auf Artikel 30a PBG. Dieser Artikel bestimmt, dass die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit beschliesst.

Die betreffenden Subventionen werden gemäss Artikel 28 PBG gewährt, wonach der Bund die ungedeckten Kosten der bestellten Leistungen im RPV mit Abgeltungen finanziert.

### **5.2                    Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Diese Vorlage dient der Festlegung des Umfangs der Bundesmittel, die dem RPV im Zeitraum 2026–2028 zugeteilt werden sollen, und berührt keine internationalen Verpflichtungen.

### **5.3                    Erlassform**

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002<sup>18</sup> ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

<sup>17</sup> SR 101

<sup>18</sup> SR 171.10

## **5.4                      Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV sieht zum Zweck der Ausgabenbegrenzung vor, dass der Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im RPV, der neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als zwei Millionen Franken nach sich zieht, in jedem der beiden Räte der Zustimmung der Mehrheit aller Mitglieder bedarf.

## **5.5                      Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz**

Nach Artikel 81a BV haben Bund und Kantone für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgebieten zu sorgen. In der Regel vermögen im RPV tätige TU die mit den von der öffentlichen Hand bestellten Angeboten verbundenen Kosten nicht zu decken. Deshalb leisten Bund und Kantone einen Beitrag zur Finanzierung der ungedeckten Kosten dieser Angebote. Der RPV bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen, weil das Verkehrsangebot gesamtschweizerisch koordiniert und mit dem Infrastrukturausbau abgestimmt werden muss und weil es von Personen aus allen Kantonen und Gästen aus dem Ausland genutzt werden kann.

Das Subsidiaritätsprinzip ist erfüllt. Die Federführung für die Bestellungen liegt bereits heute bei den Kantonen und bleibt dies auch mit den Massnahmen der Vorlage; der Bund wirkt insbesondere bei der Koordination mit.

Die fiskalische Äquivalenz im Sinne der Übereinstimmung von Mitfinanzierung, Mitentscheidung und Nutzen ist erfüllt. Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist aufgrund der interkantonalen Verflechtungen sowie der grossen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des RPV im ganzen Land begründet.

## **5.6                      Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzes**

Alle Botschaften, die einen Kreditbeschluss oder einen Zahlungsrahmen zum Inhalt haben, müssen seit 2008 die Grundsätze des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990<sup>19</sup> einhalten.

### **5.6.1                    Höhe der Subvention zur Erreichung der vom Bund anvisierten Ziele**

Bund und Kantone sind nach Artikel 28 Absatz 1 PBG gemeinsam Besteller von Leistungen des regionalen Personenverkehrs. Wie in Ziffer 1.1 dargelegt, reichen die Einnahmen aus den Verkehrslinien im RPV zumeist nicht aus, um deren Kosten zu decken. Die TU werden für die laut Planrechnung ungedeckten Kosten abgegolten. Ohne die öffentlichen Mittel von Bund und Kantonen gäbe es keine regionalen Verkehrs-

<sup>19</sup> SR 616.1



angebote und die Versorgung aller Landesteile mit öffentlichem Verkehr nach Artikel 81a BV wäre nicht gesichert.

Bei einem starken Rückgang der vorgesehenen Bundesmittel ist es unwahrscheinlich, dass die Kantone bereit wären, den Bundesanteil der Abgeltungen zu übernehmen. So würde eine wesentliche Kürzung der den Unternehmen zur Verfügung gestellten Mittel eine Reduktion des Angebots im RPV bewirken.

## 5.6.2 Materielle und finanzielle Steuerung

Das BAV teilt die vom Parlament zugewiesenen und für den RPV vorgesehenen Finanzmittel auf die Kantone auf. Es berücksichtigt dabei die früher geleisteten Bundesbeiträge und, soweit möglich, die tatsächlichen Bedürfnisse (Festlegung der Kantonsquoten).

Mit dem Bestellverfahren werden, wie in Ziffer 1.1 dargelegt, die Abgeltungen der einzelnen Linien für eine zweijährige Fahrplanperiode festgesetzt. Sobald die Offerten ausgehandelt und bereinigt sind, unterzeichnen die Besteller und die TU eine Angebotsvereinbarung. Darin sind die Abgeltungen und ihre Aufteilung zwischen dem Bund und den Kantonen für zwei Jahre aufgeführt. Liegt der Gesamtbetrag des bestellten RPV-Angebots in einem Kanton über seiner Kantonsquote, dann finanziert der Kanton diese Subventionen alleine.

Nach verschiedenen Feststellungen bei den Audits der Sektion Revision in den Jahren 2018 und 2019 hat das BAV im Frühjahr 2019 beschlossen, sein System zur Überwachung der Subventionen im öffentlichen Verkehr anzupassen. Es hat verschiedene Massnahmen umgesetzt, die besser sicherstellen sollen, dass die Subventionen von den TU korrekt eingesetzt werden.

Als Erstes hat das BAV entschieden, zu den Entwürfen von Jahresrechnungen abgeltungsberechtigter Unternehmen nicht mehr Stellung zu nehmen, wie es dies noch bis 2019 getan hatte. Dies bedeutet, dass die Verantwortung für die Erstellung und die Präsentation korrekter Rechnungsabschlüsse klarer bei den TU liegt. Das BAV wiederum hat ab 2020 ein neues und erweitertes Controlling im subventionierten RPV entwickelt. Ziel ist es, die korrekte Höhe und die Verwendung der Subventionen umfassender zu kontrollieren, sowohl in den Offerten der Unternehmen (Planrechnung) als auch in den Jahresrechnungen. Abweichungen zwischen dem Budget und der Jahresrechnung der abgegoltenen Unternehmen werden heute besser untersucht und zur Plausibilisierung der Zahlen verwendet.

Die Sektion Revision des BAV führt zudem zusätzliche vertiefte, stichproben- und risikoorientierte Prüfungen durch.

Seit Anfang 2023 hat das BAV eine Sammlung von Richtlinien (Guidance<sup>20</sup>) veröffentlicht, in denen die Vorgaben geklärt und Erklärungen zur korrekten Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen insbesondere im Bereich des RPV gegeben werden.

<sup>20</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Rechtliches > Weitere Rechtsgrundlagen und Vorschriften  
> Richtlinien > Guidance: Richtlinien für die Vergabe von Subventionen

Schliesslich hat das BAV drei neue, vor allem die Unternehmen betreffende Massnahmen umgesetzt, die durch die am 1. Januar 2020 in Kraft getretene Änderung der Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011<sup>21</sup> über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen konkretisiert wurden:

- Unternehmen, deren Abgeltungen für den RPV und die Infrastruktur 10 Millionen Franken übersteigen, müssen ihre Jahresrechnung künftig ordentlich prüfen lassen.
- Unternehmen, die pro Jahr mehr als eine Million Franken an Subventionen erhalten, müssen künftig jährlich eine Spezialprüfung durch eine Prüfgesellschaft durchführen lassen, die die Zulassungsanforderungen der Eidgenössischen Revisionsaufsichtsbehörde erfüllt. Das BAV hat zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone, der Unternehmen, der Bundesverwaltung und des Expertenverbandes für Wirtschaftsprüfung, Steuern und Treuhand (EXPERTsuisse) eine Richtlinie zur Durchführung dieser Prüfungen erarbeitet. Diese Prüfungen sind seit dem 1. Januar 2021 erforderlich, also erstmals für die Jahresrechnung 2020.
- Seit dem 1. Januar 2021 müssen die Unternehmen eine Erklärung zur Einhaltung der subventionsrechtlichen Grundsätze abgeben.

Seit 1. Januar 2025 sind diese Anforderungen auf Gesetzesebene verankert (Art. 35 und 38 PBG). Zusätzlich müssen die TU für die Rechnungslegung neu ein als anerkannter Standard bezeichnetes Regelwerk anwenden (Art. 35 PBG).

<sup>21</sup> SR 742.221 (in Kraft bis 31.12.2024)

## Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ARPV	Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (SR 745.16)
asm	Aare Seeland mobil AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3)
BLT	Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BOS	BUS Ostschweiz AG
BuS	Bus und Service AG
BV	Bundesverfassung (SR 101)
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
IAFP	Integrierter Aufgaben- und Finanzplan
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
MBC	Transports de la région Morges–Bière–Cossonay SA
PAG	PostAuto AG
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer
QMS RPV	Qualitätsmesssystem im RPV
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn AG
RPV	regionaler Personenverkehr
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SVP	Schweizerische Volkspartei
TPF	Transports publics fribourgeois TRAFIC SA
TU	Transportunternehmen

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
zb	zb Zentralbahn AG