



25.055

**Abgeltung von Leistungen
des regionalen Personenverkehrs (RPV)
für die Jahre 2026–2028.
Verpflichtungskredit****Indemnisation des prestations
de transport régional de voyageurs
(TRV) pour les années 2026–2028.
Crédit d'engagement***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.09.25 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.12.25 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.12.25 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.25 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

Maret Marianne (M-E, VS), pour la commission: Le transport régional de voyageurs (TRV) est une tâche commune de la Confédération et des cantons, qui garantit la desserte de toute la Suisse par les transports publics. L'indemnisation des prestations de TRV est calculée sur la base des coûts non couverts planifiés et est prise en charge à parts égales par la Confédération et par les cantons.

Dans le but de garantir le financement pour les années 2026 à 2028, le Conseil fédéral sollicite un crédit d'engagement de 3364,5 millions de francs. Afin d'examiner ce crédit, la Commission des transports et des télécommunications a procédé à des auditions le 11 août dernier, en entendant des représentants de la Confédération des directeurs cantonaux des transports publics, de l'Union des transports publics et des CFF. Ensuite, nous avons pris notre décision lors d'une séance ultérieure, le 1er septembre.

En règle générale, le Conseil fédéral présente tous les quatre ans un crédit d'engagement pour le TRV. Celui-ci couvre les transports publics au sein d'une région, que ce soit le train, le bus, le bateau, le tramway ou les installations à câble. Des indemnités sont versées à plus de 100 entreprises de transport pour l'exploitation d'environ 1600 lignes de transports publics. Afin d'harmoniser les périodes avec celles des conventions de prestation pour l'infrastructure ferroviaire, ce crédit d'engagement est exceptionnellement lié à trois ans dans un esprit de transition. Le rythme de quatre ans reprendra dès la période 2029–2032.

Par rapport au crédit d'engagement approuvé pour la période précédente, les 3364 millions de francs proposés correspondent à une augmentation de 2,3 pour cent. Ils sont toutefois très inférieurs au montant proposé lors de la consultation, qui s'élevait alors à 3496 millions de francs. Comment s'explique cette différence ? Elle est due au programme d'allègement budgétaire 2027, dont une mesure prévoit justement une baisse de 5 pour cent des coûts non couverts planifiés, ce qui représenterait une économie annuelle d'environ 60 millions de francs. Les montants de 2026 ne sont donc pas concernés. Le budget global pour 2026 serait ainsi de 1139 millions de francs, ce qui représente une très légère augmentation par rapport à 2025, avant une réduction à 1102 millions de francs pour 2027.

Le Conseil fédéral estime que l'adaptation demandée aux entreprises de transport est acceptable et proportionnée. Elle nécessiterait néanmoins des adaptations, soit sur le plan de la quantité de l'offre, soit sur le plan de son coût, par le biais de mesures d'efficacité ou d'augmentation des recettes. Parmi les pistes évoquées par le Conseil fédéral figurent notamment l'optimisation des horaires, la réduction des fréquences, la suppression des services peu fréquentés ou l'ajustement de l'utilisation des véhicules et du personnel.

Les taux de couverture minimaux exigés resteraient à 10 pour cent pour la desserte de base et à 20 pour cent pour toutes les autres offres. En revanche, pour les lignes offrant une fréquence inférieure à la demi-heure, un taux de couverture d'au moins 30 pour cent serait exigé. Une baisse de 5 pour cent des crédits dès 2027 anticiperait les débats sur le programme d'allègement. Le Conseil fédéral justifie cet élément par la



nécessité, pour les entreprises concernées, d'avoir de la prévisibilité sur les indemnités qu'elles percevront et les économies qu'elles devront réaliser à moyen terme.

Il faut néanmoins relever que la proposition initiale de 3496 millions de francs était elle-même déjà inférieure d'environ 9 pour cent à l'estimation basée sur les besoins des entreprises et des cantons, qui avaient communiqué un montant de 3849 millions de francs. Vous l'imaginez donc bien : tous les représentants des transports publics entendus par la commission de notre conseil se sont ainsi opposés au projet du Conseil fédéral. Ils ont demandé de renoncer aux coûts prévus dans le TRV et d'augmenter les budgets prévus afin de se rapprocher des besoins exprimés par les cantons et les différentes entreprises de transport.

Lors de notre discussion par article, la majorité de la commission de notre conseil a estimé que le projet du Conseil fédéral était trop rigide et que les entreprises de transport ne seraient guère en mesure de mettre en oeuvre la décision sans réduction de l'offre à partir de 2027. Elle a en outre trouvé problématique de devoir se prononcer sur des mesures spécifiques du programme d'allègement budgétaire sans avoir pu débattre dudit programme d'allègement budgétaire dans son ensemble afin de posséder une vue globale de la situation financière.

Cette affirmation est d'autant plus vraie que le crédit dont nous discutons n'est pas sujet au référendum.

Pour la majorité de la commission, le TRV constitue le coeur du système suisse des transports publics et ne doit pas être affaibli. L'aménagement du TRV doit en outre tenir compte de contraintes inévitables telles que la croissance de la

AB 2025 S 885 / BO 2025 E 885

population, de l'économie et de la mobilité. Seuls des transports publics capables de s'adapter à la croissance peuvent répondre efficacement à cette demande, et cela nécessite forcément des moyens financiers. Une baisse de ces moyens risquerait de péjorer en particulier les régions rurales et périphériques ou les petites localités.

Dans ce sens, nous avons discuté de plusieurs propositions allant d'une augmentation modeste du crédit à un alignement sur les demandes de l'Union des transports publics et des cantons. Finalement, ces différentes propositions ont été retirées au profit d'une proposition de compromis, à savoir une augmentation du crédit proposé de 160,2 millions de francs pour le porter à un total de 3524,7 millions de francs pour les années 2026 à 2028. Cette augmentation de 160,2 millions de francs correspond à un tiers de la différence entre le montant proposé par le Conseil fédéral et le montant calculé par les entreprises de transport avant la consultation.

Pourquoi ce tiers ? Tout d'abord, parce qu'un tiers peut être compensé en mettant en place des mesures d'efficacité et d'économie. Quelques pistes ont été abordées lors de nos travaux en commission et proposées par l'administration, par exemple le regroupement de plusieurs compagnies pour l'achat de matériel roulant qui permet d'obtenir des rabais supplémentaires, bien sûr, ou certains projets de construction de dépôts qui pourraient être soit différés, soit probablement redimensionnés. Par quoi pourrait être compensé le deuxième tiers ? En vertu de l'augmentation de la fréquentation des transports publics, la commission est d'avis que l'augmentation des recettes serait effective et permettrait de couvrir ce manque. Enfin, le dernier tiers serait couvert par l'augmentation que la commission de notre conseil propose à notre plénum d'ajouter.

Par 7 voix contre 3 et 1 abstention, la commission a jugé qu'il s'agissait d'un pas raisonnable et d'un signal nécessaire en faveur des lignes de transport régional. Une minorité propose de s'en tenir aux 3364,5 millions de francs, suivant les arguments du Conseil fédéral et souhaitant des incitations claires en faveur d'une optimisation de l'offre. La minorité, naturellement, s'exprimera pour présenter ses arguments.

La commission de notre conseil a approuvé le projet au vote sur l'ensemble par 10 voix contre 0 et 1 abstention. Je vous invite donc à suivre la commission de notre conseil et à accepter ce crédit d'engagement, tout en l'augmentant de 160,2 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral. Il s'agit vraiment d'une proposition modérée.

Monsieur le Président, en ce qui concerne la motion que le Conseil fédéral propose de classer, je reprendrai volontiers la parole par la suite.

Rösti Albert, Bundesrat: Alle vier Jahre legt der Bundesrat dem Parlament einen Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr (RPV) zur Genehmigung vor. Der RPV umfasst den öffentlichen Verkehr mit Bahn, Bus, Schiff oder Seilbahn innerhalb einer Region. Dazu gehören unter anderem die S-Bahn- und ÖV-Angebote zur Erschliessung von Ortschaften sowie Verbindungen in benachbarte Regionen und ins grenznahe Ausland. Kantone und Bund bestellen diese Angebote gemeinsam und gelten die ungedeckten Kosten je zur Hälfte ab. Sie vergüten so mehr als 100 Transportunternehmen für den Betrieb von etwa 1600 ÖV-Linien. Im Jahr 2024 hat der Bund 1,1 Milliarden Franken für den RPV ausgegeben.



Aufgrund einer Änderung der Bestellperioden des RPV sollen mit dieser Vorlage die Mittel für einen Zeitraum von nur drei anstatt vier Jahren, nämlich für die Jahre 2026 bis 2028, festgesetzt werden. So wird eine Harmonisierung mit den Perioden der Leistungsvereinbarung für die Eisenbahninfrastruktur erreicht. Für die kommenden drei Jahre beantragt der Bundesrat dem Parlament einen Verpflichtungskredit für den RPV im Umfang von 3,4 Milliarden Franken. Im Vergleich zu dem vom Parlament im November 2021 beschlossenen Verpflichtungskredit entspricht dies einer Erhöhung um rund 2,3 Prozent. Dieser Betrag liegt zwar rund 9 Prozent unter dem von den Kantonen und den Transportunternehmen in der Vernehmlassung geäusserten Bedarf, entspricht aber der Finanzplanung des Bundes. Ihre vorberatende Kommission beantragt nun eine Erhöhung des Kredits um gut 160 Millionen Franken. Der Bundesrat lehnt diesen Antrag im Einklang mit dem kommenden Entlastungspaket 2027 ab. Ich komme in der Beratung gerne noch auf diesen Antrag zu sprechen.

Zum Entlastungspaket: Für die Festlegung des Verpflichtungskredits 2026–2028 ist für den Bundesrat die Finanzplanung unter Einrechnung des Entlastungspakets massgebend. Aus Gründen der Kohärenz wurden daher die bekannten Werte des Entlastungspakets 2027 berücksichtigt. Im RPV erwartet der Bundesrat eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads, sodass die Abgeltungen von Bund und Kantonen gegenüber den Werten des Voranschlags 2025 mit dem Finanzplan 2026–2028 um 5 Prozent reduziert werden. Das Erreichen solcher Abgeltungskürzungen erfordert natürlich Massnahmen, die einerseits die Besteller, also insbesondere die Kantone, betreffen und auch von diesen diskutiert werden müssen, andererseits auch bei den Transportunternehmen strategische Entscheidungen bei der Planung des Personals oder des Rollmaterials erforderlich machen. Die Kürzungen können von den Transportunternehmen nicht einfach kurzfristig umgesetzt werden. Daher hat der Bundesrat die Reduzierung der finanziellen Mittel für den RPV bereits sehr früh, das heisst im Herbst 2024, kommuniziert. Sie werden aber erst auf das Jahr 2027 wirken. Das heisst, wir haben einen unveränderten oder sogar steigenden Beitrag für 2026, und im Jahr 2027 beginnt dann das Entlastungspaket zu wirken. Das ermöglicht es den Transportunternehmen, zu planen und rechtzeitig Massnahmen zu treffen.

Für den Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 können wir deshalb nicht warten, bis im nächsten Jahr die Beratung des Entlastungspakets 2027 abgeschlossen ist. Wir benötigen spätestens im Dezember 2025 einen parlamentarischen Beschluss, um die Bestellung der RPV-Leistungen für das Jahr 2026 zu tätigen und den Finanzrahmen 2027/28 festzulegen. Deshalb wird hier ein Teil des Entlastungspakets vorweggenommen.

Die Kürzung des RPV-Kredits ab 2027 wird natürlich von allen Seiten Anstrengungen erfordern. Laut einer Schätzung in Hinblick auf den künftigen Bedarf sollte das Abgeltungsniveau in den kommenden Jahren nämlich nicht weiter steigen, damit die Folgekosten der notwendigen Investitionen, der Übergang zu elektrischen Fahrzeugen, der Ausbau der Verkehrsleistungen und die Innovation finanziert werden können. Aufgrund des in den letzten Jahren stark ausgebauten Angebots erwartet der Bundesrat, dass der Kostendeckungsgrad im RPV verbessert wird. Die Transportunternehmen haben es in der Hand, dies auch mit der Ausgestaltung der Tarife zu beeinflussen.

Die Transportunternehmen und die Besteller sind zudem aufgefordert, ihre Projekte nach Effizienz und Notwendigkeit zu priorisieren. In einigen Regionen könnte eine Überprüfung für die Effizienz des aktuellen und zukünftigen Verkehrsangebots relevant sein. Parallel sollen die Unternehmen ihre Bestrebungen zur Kostenoptimierung weiterführen und mehr Verkehrseinnahmen erzielen.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die für 2027 vorgesehenen Massnahmen anspruchsvoll sind. Das ÖV-System wird damit jedoch nicht gefährdet, und der RPV wird mit den verfügbaren Mitteln seine Erschliessungsfunktion weiterhin angemessen wahrnehmen können.

Mit dieser Botschaft werden das Postulat Clivaz Christophe 20.3328, "Nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr", sowie die Motion Maret Marianne 22.3229, "Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr?", zur Abschreibung beantragt. 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 spielt und welche Massnahmen ergriffen werden müssen, um seine Attraktivität für die Beförderung von Touristen in der Schweiz zu erhöhen. Die beiden parlamentarischen Vorstösse wurden in diesem Entwurf für den Verpflichtungskredit 2026–2028 aufgenommen und im Rahmen der

AB 2025 S 886 / BO 2025 E 886

Möglichkeiten des Bundes bestmöglich erfüllt. Im Prozess zur Überarbeitung der Tourismusstrategie werden die Anliegen des Postulates 20.3328 ebenfalls thematisiert. Die bestehenden Instrumente und Strategien des Bundes können gegebenenfalls angepasst und durch neue Massnahmen ergänzt werden.

Ihre vorberatende Kommission beantragt einstimmig, die Motion Maret Marianne 22.3229, "Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr?", nicht mit dieser Botschaft abzuschreiben. Wir



können uns dem anschliessen, und ich verzichte darauf, eine Abstimmung zu verlangen. Der Kommissionsdiskussion haben wir aber entnommen, dass hier auch Massnahmen vonseiten des WBF erforderlich seien. Wir werden innerhalb der Bundesverwaltung schauen, wie wir dann diese Motion optimal umsetzen können, wenn sie nicht abgeschrieben wird.

Der Bundesrat beantragt einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 3364,5 Millionen Franken für die drei Jahre 2026 bis 2028, dies in Übereinstimmung mit der Finanzplanung des Bundes und der Einrichtung des Entlastungspakets.

Ich beantrage Ihnen, auf dieses Geschäft einzutreten und nachher dann den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

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

Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2026–2028

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit

... für die Jahre 2026–2028 ein Verpflichtungskredit von 3524,7 Millionen Franken bewilligt.

Antrag der Minderheit

(Friedli Esther, Burkart, Dittli)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1

Proposition de la majorité

Un crédit d'engagement de 3524,7 millions de francs pour les années 2026 à 2028 afin d'indemniser ...

Proposition de la minorité

(Friedli Esther, Burkart, Dittli)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Maret Marianne (M-E, VS), pour la commission: J'ai déjà développé les arguments de la commission lors du débat d'entrée en matière.

Friedli Esther (V, SG): Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz von grosser Bedeutung. Er ist auch etwas, worauf wir stolz sind, denn er funktioniert im Vergleich zu vielen Ländern viel besser, ist pünktlicher und fährt in kleinste Dörfer und Täler. Heute sprechen wir über den regionalen Personenverkehr, der die Feinverteilung vornimmt. Er bringt den öffentlichen Verkehr in die Regionen hinaus.

Die Finanzierung im öffentlichen Verkehr ist so, dass der Bund einen Teil bezahlt und die Kantone sowie die Nutzerinnen und Nutzer den Rest bezahlen. Es gibt hier einen Verteilschlüssel zwischen dem Bund und



den Kantonen. Der Bundesrat hat es gesagt: Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr beträgt in der Schweiz 52 Prozent. Das heisst, die Nutzerinnen und Nutzer des ÖV bezahlen im Durchschnitt etwa die Hälfte der Kosten, den Rest bezahlen die Kantone und der Bund. Es gibt Linien, bei denen der Kostendeckungsgrad über 80 Prozent liegt, aber auch solche, bei denen er unter 10 Prozent liegt. Alle vier Jahre sprechen wir nun im Bereich des regionalen Personenverkehrs einen sogenannten Verpflichtungskredit für die Abgeltungen des Bundes. Damit geben wir ein Kostendach vor, legen fest, wie viele finanzielle Mittel wir in diesem Bereich über mehrere Jahre ausgeben wollen. Der Verpflichtungskredit kann in den jeweiligen Budgetberatungen noch übersteuert oder abgeändert werden. Doch für eine bessere Planung ist es für die betroffenen Unternehmen und Kantone sinnvoll, wenn der Verpflichtungskredit bereits dem entspricht, was dann auch in den Budgets gesprochen wird. Die betroffenen Unternehmen und Kantone brauchen eine Verlässlichkeit. Beim letzten Verpflichtungskredit im Jahr 2021 haben wir für die Jahre 2022 bis 2025 über 4 Milliarden Franken gesprochen. Das sind pro Jahr über 1 Milliarde Franken. Im Rahmen des Voranschlags 2024 wurde der Kredit dann leicht erhöht.

Nun legt uns der Bundesrat den Verpflichtungskredit für die Jahre 2026 bis 2028, also für drei Jahre, vor. Dieser Verpflichtungskredit kommt nun eine Session früher als das Entlastungsprogramm EP 27. Mit dem EP 27 werden wir in der nächsten Session ein Sparpaket verabschieden, damit der Bundeshaushalt auch in Zukunft im Lot ist und die Schuldenbremse in unserem Land eingehalten werden kann. Damit werden wir auf Bundesebene in verschiedenen und fast allen Bereichen einen Beitrag zum Sparen leisten müssen. Eine Massnahme daraus hat der Bundesrat bereits im Frühling dargelegt. Sie betrifft die Abgeltungen beim regionalen Personenverkehr, dies vor dem Hintergrund, dass auch das UVEK einen Beitrag zu den Einsparungen leisten muss. Der Bundesrat schlägt nun als Konsequenz und unter Berücksichtigung der Massnahme im EP 27 vor, den Verpflichtungskredit für die Jahre 2026 bis 2028 im Vergleich zum letzten Verpflichtungskredit quasi stabil zu halten. Im Vergleich zum letzten Kredit wird nur leicht, um 2,3 Prozent, aufgestockt. Vonseiten der Kantone und auch der betroffenen Unternehmen kamen in der Vernehmlassung viele Wünsche nach noch höheren finanziellen Abgeltungen. Wir haben es vorhin von der Mehrheitssprecherin und vom Bundesrat gehört: Sie möchten bis zu 9 Prozent mehr. Aber es ist eigentlich klar, dass solche Wünsche kommen, wenn sich hauptsächlich diejenigen äussern, die die Empfänger der Subventionen sind, oder eben allenfalls die Besteller. Vor diesem Hintergrund spricht man nun bei gewissen Zuschüssen von Einsparungen, die mit dem Entwurf des Bundesrates einhergehen würden. Aber es sind eigentlich keine Einsparungen, es ist einfach eine Dämpfung des Kostenwachstums.

Nun gilt es, einen Ausgleich zu finden zwischen der Verkehrs- und der Finanzpolitik. Die Mehrheit der Finanzkommission unterstützt ebenfalls meine Minderheit und die Position des Bundesrates, denn mit dem Verpflichtungskredit von über 3,4 Milliarden Franken sprechen wir vonseiten des Bundes eine sehr hohe Summe für den öffentlichen Regionalverkehr. Bei solch hohen Summen stellt sich die Frage, ob es nicht möglich sein wird, weitere gewünschte Erhöhungen der Subventionen anderweitig zu kompensieren. Ich bin überzeugt, dass es zum Beispiel mit verschiedenen Massnahmen möglich ist, beim öffentlichen Regionalverkehr den Kostendeckungsgrad zu erhöhen, Kosten einzusparen oder das Angebot zu optimieren. Gerade die steigende Nachfrage auf einigen Linien ist ja sehr erfreulich, damit haben die Unternehmen auch mehr Einnahmen.

Im ländlichen Raum sind wir beim öffentlichen Verkehr da und dort auch gefordert, Innovationen und neue Angebote zuzulassen. In meinem Kanton haben wir mit klugen neuen Hilfestellungen, zum Beispiel mit der detaillierten

AB 2025 S 887 / BO 2025 E 887

Auswertung der Streckennutzungen aufgrund von anonymisierten Handydaten und mit der Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, den Transportunternehmen und verschiedenen Industrieunternehmen, interessante Verbesserungen erreicht. So hat man herausgefunden, dass der lokale Busfahrplan sehr schlecht mit dem Schichtbeginn und dem Schichtende bei grossen Industrieunternehmen abgestimmt ist. Das hat man nun korrigiert und stellt fest, dass viel mehr Personen anstatt mit dem Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit pendeln. Gleichzeitig konnte der Stau am Morgen und am Abend in den umliegenden Gebieten massiv verringert werden. Das ist nur ein Projekt, und ich bin überzeugt, da ist noch viel mehr Potenzial vorhanden. Reisen mehr Personen mit dem ÖV auf einer Strecke, erhöht sich der Kostendeckungsgrad, was sich wiederum positiv auf die Finanzen der Transportunternehmen auswirkt.

In der Kommission haben wir im Rahmen der Beratung auch über den Gewinn einzelner Transportunternehmen gesprochen. Diese Gewinne sind doch bei einigen Unternehmen beträchtlich.

Abschliessend erlaube ich mir noch folgende Bemerkung: Wenn wir heute den vom Bundesrat vorgeschlagenen Kredit erhöhen, dann weiss ich nicht, ob wir uns in den nächsten Monaten überhaupt intensiv mit dem



Entlastungsprogramm 2027 befassen sollen. Denn wie glaubwürdig sind wir, wenn wir den Kredit heute erhöhen und im Dezember dann der Massnahme im Entlastungsprogramm 2027 doch zustimmen? Wie wird es uns denn gelingen, die Bundesfinanzen wieder ins Lot zu bringen, wenn wir nun die erste Massnahme des Entlastungsprogramms 2027, die wir beraten, bereits verwerfen?

Daher meine Botschaft an alle, denen die Schuldenbremse ein wichtiges Anliegen ist: Folgen wir hier heute dem Bundesrat. Wenn wir den Kredit aufstocken, dann werden wir diese Gelder im Dezember an einem anderen Ort einsparen müssen. Wollen Sie das? Wollen Sie zum Beispiel bei den Einlagen in den BIF sparen, obwohl dieser Topf immer spärlicher dotiert ist? Ich meine, dass der Bundesrat einen Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr vorschlägt, der nachvollziehbar ist und den Kantonen und Transportunternehmen Verlässlichkeit gibt. Es handelt sich nicht um effektives Sparen, es wird einfach das Wachstum etwas abgeflacht.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, bei Artikel 1 meiner Minderheit und dem Bundesrat zu folgen.

Hurni Baptiste (S, NE): Quand on a ce genre de crédit avec de très gros montants, il est souvent assez difficile d'évaluer les conséquences d'une petite augmentation ou d'une petite diminution du montant, puisque le montant est là, et se chiffre en milliards de francs. Je crois qu'ici, il faut être très clair et répéter ce que la rapporteuse de la commission a déjà dit et ce qui nous a été dit lors des auditions sur ce projet : avec le montant proposé par le Conseil fédéral, cette coupe aura des conséquences très importantes. Appelons un chat un chat : c'est une coupe. Oui, on diminue l'augmentation – Madame Friedli a raison –, mais beaucoup de choses coûtent aussi plus cher dans ces compagnies de transport, année après année, et cette diminution de l'augmentation signifie ni plus ni moins que la fermeture des lignes de transport régional. Un représentant de la compagnie jurassienne de transport nous a dit que, pour le canton du Jura par exemple, cela représente jusqu'à 20 pour cent – 20 pour cent – de l'ensemble des lignes régionales dans ce canton. C'est-à-dire que si nous n'acceptons pas la proposition de la majorité – et je reviendrai sur le chiffre qui a été proposé –, nous toucherons violemment les régions périphériques de ce pays, dont les transports régionaux sont évidemment les moins rentables. Les villes seront assez peu concernées par cette coupe, parce que les transports régionaux dans les villes et sur les lignes où il y a le plus de population sont suffisamment rentables pour continuer d'être soutenus. C'est évidemment de l'autre côté, à savoir dans les régions plus périphériques, plus rurales, que des lignes seront supprimées. J'aimerais aussi dire que si certaines compagnies régionales de transport font du bénéfice – cela a été rappelé par ma préopinante –, cela reste l'exception. L'écrasante majorité des compagnies régionales de transport dans ce pays font des déficits importants, qui sont aujourd'hui comblés par les pouvoirs publics, communaux et cantonaux.

On nous dit aussi que si cette économie n'est pas faite là, elle devra être faite, par exemple dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et que cela aura des conséquences sur d'autres projets. Mais ce lien entre le transport régional de voyageurs et le FIF n'est écrit nulle part. C'est une pure conjecture, une pure invention que de dire que si nous ne faisons pas les économies là, nous devons faire les économies dans le FIF. Je rappelle que le programme d'économie du Conseil fédéral est sur la table, qu'il n'a pas encore été voté, qu'il n'a pas force de loi – excusez-moi, Monsieur le conseiller fédéral, mais ce n'est qu'un projet aujourd'hui. Nous aurons tout le loisir, dans le débat sur ce programme d'économie, de dire si nous voulons faire des économies et où nous voulons les faire. Si aujourd'hui nous donnons un peu plus au transport régional de voyageurs, cela ne signifie pas, ô grand Dieu, que nous devons couper dans les apports au FIF.

La commission propose en somme un compromis. Il y a les besoins – et, de façon générale en politique, on ne peut jamais donner autant que les besoins exprimés –, et il y a ce qui était nécessaire. Cela correspondait à 320 millions de francs de plus – c'était en deçà des besoins, c'était vraiment ce qui était nécessaire. Lorsque nous avons réfléchi à cela au sein de la commission, nous avons dit que nous pensions que ces compagnies régionales de transport pouvaient être encore plus efficaces et pouvaient encore faire quelques économies. C'est pour cela que nous voulons octroyer la moitié de ce qui est nécessaire et non le montant proposé par le Conseil fédéral. C'est donc dire si la position de la majorité de la commission représente d'ores et déjà – par rapport à ce qui aurait été nécessaire pour le transport régional de voyageurs – une économie significative.

C'est la raison pour laquelle je vous prie de voter en faveur de la version de la majorité pour, certes, faire une économie dans ce domaine, mais pas une économie qui se ferait au grand détriment des populations des régions périphériques.

Juillard Charles (M-E, JU): Tout d'abord, je dois déclarer mes liens d'intérêts, puisque je suis membre du Conseil d'administration de la compagnie citée précédemment par Baptiste Hurni, à savoir les Chemins de fer du Jura (CJ).



J'aimerais rappeler l'importance du maintien et du développement de l'offre des transports publics, parce que c'est bien de cela qu'il s'agit : l'offre de transports publics en cohérence avec les politiques publiques voulues par les autorités fédérales, cantonales et également par le peuple. Or, réduire de 5 pour cent les crédits fédéraux en la matière est dangereux et inopportun pour deux raisons au moins. Tout d'abord – cela a été dit –, anticiper un débat que nous n'avons pas encore eu concernant le programme d'allègement des finances de la Confédération s'apparente à un saucissonnage peu respectueux des compétences du Parlement, qui devrait pouvoir se prononcer globalement sur les mesures proposées. Ensuite, si la mesure de réduction de 5 pour cent peut séduire certains cantons qui verraient leur propre participation réduite, celle-ci conduirait à des réductions importantes d'offres dans certaines régions, notamment périphériques et à faible densité de population.

Je confirme également les chiffres annoncés précédemment par Baptiste Hurni, à savoir que pour la compagnie jurassienne des transports, les CJ, c'est 20 pour cent de diminution d'offres – 20 pour cent –, ce qui signifie la fermeture de certaines lignes. On n'a pas d'autre solution. Croire que toutes les entreprises pourraient supporter ces baisses en prenant des mesures de rationalisation et d'efficacité est un leurre, ne serait-ce qu'au regard de la prise en compte des charges fixes liées au personnel ou, par exemple, de l'augmentation des coûts de l'énergie.

La majorité de la commission s'est cependant résolue à faire un pas en direction du Conseil fédéral, non sans ignorer que le montant majoré de 160 millions de francs n'est pas totalement satisfaisant – mais il limite la casse, si vous me permettez l'expression. Il y aura d'ailleurs lieu de suivre les effets

AB 2025 S 888 / BO 2025 E 888

sur l'offre et la rentabilité des entreprises, car tous les cantons n'auront pas la possibilité de se substituer à la Confédération, en particulier les cantons à faible capacité financière, qui sont aussi souvent et presque toujours ceux qui ont la plus faible densité de population.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à suivre la majorité de la commission.

Dittli Josef (RL, UR): Wir haben es gehört, wir konnten es auch lesen: Die bundesrätliche Vorlage ist im Einklang mit dem Entlastungsprogramm 2027. Vor diesem Hintergrund störe ich mich stark daran, dass man mit dem Antrag der Mehrheit nun einen Teil herausbricht und vorab entscheidet. Wir werden dieses Entlastungsprogramm nächstens hier in den beiden Kammern diskutieren. Ich möchte das Entlastungsprogramm schon in seiner Gesamtheit prüfen, gewichten und dann entscheiden, welche Massnahmen wir mittragen und welche nicht. Der Entscheid, einen Teilbereich – wie eben diese Einsparungen bei der Abgeltung für den regionalen Personenverkehr – auszunehmen, sollte nicht isoliert und vorab getroffen werden. Mit einem Beschluss gemäss der Kommissionsmehrheit würden wir ein klares Präjudiz schaffen. Wir würden vor der eigentlichen Debatte über die Sparmassnahmen ein falsches Signal aussenden. Es ist falsch, jetzt schon Tatsachen zu schaffen.

Ich bin der Auffassung, dass die grundsätzliche Debatte über das Sparprogramm abgewartet werden sollte, und lehne deshalb den Antrag der Mehrheit ab. Wir müssen uns als Parlament die nötige Zeit nehmen, um im Rahmen des Entlastungsprogramms 2027 alle Vorschläge des Bundesrates sorgfältig zu prüfen und eine ausgewogene Entscheidung zu treffen, die letztlich auch gesamtheitlich den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und gleichzeitig die Bundesfinanzen saniert.

Vor diesem Hintergrund unterstütze ich den Antrag der Minderheit Friedli Esther.

Würth Benedikt (M-E, SG): Eigentlich hätte ich dem Vizepräsidenten des Ständerates natürlich den Vortritt gelassen, aber ich behalte mir vor, auf sein Votum auch nochmals zu replizieren, wenn es nötig ist.

Ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen. Kollege Hurni hat zu Recht gesagt, es sei bei diesem Kredit immer relativ schwierig, die Konsequenzen einzuschätzen. Wieso? Das liegt im System begründet. Denn am Ende sind die Abgeltungen eine Resultante, die durch viele Elemente und Faktoren bestimmt ist. Einige sind erwähnt worden: Effizienz, Kostendeckungsgrad. Das wichtigste Element im Ganzen ist aber bis jetzt nicht erwähnt worden: die Entwicklung der Fahrgastzahlen. Diese ist sehr erfreulich, das muss man einräumen, sie ist sehr gut. Vor diesem Hintergrund, so, wie ich es beurteile – Sie kennen meine Interessenbindung als Präsident der Schweizerischen Südostbahn –, sehe ich eigentlich nicht, wieso wir diese Entwicklung in den nächsten Jahren nicht weiterhin so positiv halten können. Natürlich hat das der Bundesrat in seinem Entwurf auch mitberücksichtigt, aber die Erfahrung zeigt auch ein Stück weit, dass man hier immer etwas vorsichtig kalkuliert. Ich rechne damit, dass wir in den nächsten vier Jahren positivere Fahrgastzahlen haben, als dem Mengengerüst oder der Planungskalkulation des Bundesrates unterlegt ist.



Es wurde gesagt, es gehe hier um eine Frage zwischen Finanz- und Verkehrspolitik. Das glaube ich nicht. Es stellt sich vielmehr die Frage, ob Sie hier Rahmenbedingungen setzen wollen, die für die Branche und die Unternehmen einen gewissen Reform- und Effizienzanreiz vorgeben, oder eben nicht. Das ist aus meiner Sicht die Frage.

Frau Friedli hat einige Beispiele erwähnt. Man kann mit gezielten Massnahmen den Modalsplit verbessern, das ist möglich – man muss es einfach tun. Man kann auch die Angebotsplanung kritisch hinterfragen, ohne zu einem Dienstleistungsabbau zu kommen. Man kann die Frage der Verkehrsträger überdenken und so weiter und so fort. Man kann sagen, das sollen die Leute an der Basis, die Leute in den Unternehmen nicht tun, wir setzen genügend Geld ein. Das kann man sagen; ich halte das aber in Zeiten angespannter Haushalte für falsch. Für falsch halte ich es übrigens auch aus Sicht der Verkehrspolitik. Denn eine moderne Verkehrspolitik bedingt eben auch die Auseinandersetzung mit der Frage, wie wir effizienter und produktiver werden können. Denn es ist ja so, dass die Auslastung dieses Systems sehr bescheiden ist. Ich weiss schon, in der Presse und in der Politik redet man schnell von überfüllten Zügen. Ich wäre froh, wären die Züge etwas voller. Fakt ist, dass wir in Spitzenzeiten relativ volle Züge haben, aber über die ganze Produktion gesehen, ist die Auslastung bescheiden. Das Ziel des Systems muss ja sein, dass wir die Auslastung erhöhen.

Noch eine Bemerkung zur Frage "Stadt versus Land", diese Thematik kommt bei dieser Debatte ja immer wieder: Erstens, muss man sagen, ist der vorgegebene Kostendeckungsgrad je nach Strecke unterschiedlich. Das ist in jedem Kanton so, und der Bund handhabt das auch so. In einem urbanen Zentrum wird ein anderer Kostendeckungsgrad verlangt als in einer ländlichen Region. Das ist der Bestellprozess, der eingespielt ist. Zweitens ist klar, wohin die Mittel aus dem Gesamtpf mehrheitlich fliessen. In absoluten Zahlen absorbieren die urbanen Zentren das Gros der Mittel. Das ist auch logisch, das ist auch richtig. Es sind aber immer Stimmen zu hören, die in diesem Zusammenhang von einer Katastrophe für die Peripherie sprechen. Bei diesem Geschäft höre ich immer das Gleiche, aber das ist einfach nicht wahr. Die Kantone können den Mitteleinsatz steuern, sie können Vorgaben machen, die auf die Siedlungsstruktur Rücksicht nehmen. Das ist so, und das wird auch so gemacht. Es besteht dort übrigens auch in der Umsetzung des Bestellverfahrens ein Spielraum. Fazit: Natürlich wird das Korsett vielleicht etwas enger, aber ich bin der Meinung, dass die Branche und die Transportunternehmen das auffangen können. Wie erwähnt, Sie müssen entscheiden, ob Sie hier einfach ein etwas bequemer Bett einrichten oder etwas mehr Effizienz- und Reformanreize setzen wollen. Letzteres will die Minderheit, und das ist durchaus richtig. Es ist richtig, dass wir die Branche und die Unternehmen hier etwas herausfordern. Sie spüren, ich habe keine Bedenken, diesen Wettbewerb anzunehmen und hier als Unternehmen zu versuchen, das Beste aus den zur Verfügung stehenden Mitteln zu machen.

Ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen.

Engler Stefan (M-E, GR): Vieles, was von Kollege Dittli und jetzt auch von Kollege Würth gesagt wurde, würde ich mitunterschreiben. Ihre Schlussfolgerung teile ich aber nicht. Die Bedenken, die Kollege Dittli bezüglich der Systematik des Entlastungsprogramms hier eingebracht hat, habe ich auch. Ich habe aber die umgekehrte Wahrnehmung, nämlich dass es nicht richtig wäre, jetzt, weil gerade dieser Verpflichtungskredit für den RPV zur Diskussion steht, das Entlastungsprogramm vorzuziehen und damit keine Gesamtschau über die übrigen Bereiche und dazu, wie diese betroffen sein werden, zu ermöglichen.

Es wurde sinngemäss gesagt, der RPV befinde sich in der Komfortzone und man dürfe vom RPV erwarten, vor allem im Bereich der Effizienz weitere Anstrengungen zu unternehmen, um die finanzielle Situation der Besteller, also von Bund und Kantonen, zu verbessern. Der RPV deckt immerhin rund einen Drittel aller ÖV-Leistungen in unserem Land ab. Ein beträchtlicher Teil des öffentlichen Verkehrs spielt sich also im RPV ab. Betroffen sind alle Landesteile, betroffen ist ein Grossteil der Bevölkerung, betroffen sind die Pendlerinnen und Pendler, der Freizeitverkehr, aber auch andere Nutzerinnen und Nutzer des ÖV.

Was ist der Gegenwert, bzw. was bekommt man für das öffentliche Geld, das man in einen hochstehenden RPV investiert? Ein leistungsstarker RPV ist ein Beitrag an die Wirtschaftsentwicklung, an eine gesellschaftlich attraktive, solidarische und nachhaltige Schweiz.

Nun ist es so, dass der ÖV immer mehr zum Opfer des eigenen Erfolgs wird, wenn ich das so umschreiben darf. In einem Zeitungsartikel stand kürzlich "Volle Züge, leere Kassen"; das hat schon etwas. Der ÖV generiert immer höhere Frequenzen in den Agglomerationen wie auch in den Freizeitdestinationen, kann aber diese erhöhten Frequenzen nicht in

AB 2025 S 889 / BO 2025 E 889

so viele zusätzliche Erträge umwandeln, dass sich der Bedarf nach Unterstützung durch die öffentliche Hand reduzieren liesse.



Wir, das Parlament, beschliessen mit dem Ausbau der Infrastruktur indirekt laufend auch über den Ausbau des Angebots. Wir verlangen etwa den Bau von Doppelspurstrecken, um damit bessere Rahmenbedingungen für das Angebot zu erhalten. Ist die Infrastruktur durch Neubauten oder durch die Ergänzung des Bestehenden ausgebaut, kommt der Ruf, jetzt aber auch bitte das Angebot anzupassen: mehr Kapazitäten, bessere Angebote, kürzere Taktzeiten. Dieses maximierte Angebot als Folge der Investitionen führt nun zu Mehrkosten, die nur bedingt durch die Transportunternehmungen aufgefangen werden können: zu Mehrkosten beim Betrieb, bei Beschaffung und Unterhalt des Rollmaterials, Mehrkosten beim Personal, Mehrkosten bei der Sicherheit. Dazu kommen noch die spitz kalkulierten Fahrpläne durch Angebote im Viertelstundentakt in den Agglomerationen. Das erhöht selbstverständlich auch die Störanfälligkeit und verursacht mehr Stress beim Bahnpersonal. So entsteht ein explosives System, in welchem der öffentliche Verkehr steckt. Es gibt immer mehr Leute, die ihn benutzen, aber entsprechend wachsen auch die Schwierigkeiten und die Störungsanfälligkeit des ganzen Systems.

Es stellt sich jetzt die Frage: Soll der Finanzplan die Bedürfnisse der Bevölkerung bezüglich der Benutzung des öffentlichen Verkehrs bestimmen, oder wollen wir die Bedürfnisse der Bevölkerung in der Finanzplanung abbilden? Insofern ist der Zusammenhang zwischen Finanzplanung einerseits sowie Verkehrspolitik und Mobilitätsentwicklung andererseits sehr wohl vorhanden. Ich halte den Antrag der Kommissionsmehrheit – er referenziert auf das, was die Kantone und die Bahnunternehmungen an Bedürfnissen angemeldet haben –, den Kredit nur um einen Drittel des angemeldeten Bedarfs zu erhöhen, sehr wohl als angemessen.

Ich bin überzeugt davon, dass es für die Unternehmungen und für die Kantone eine gewaltige Herausforderung darstellen wird, die restlichen zwei Drittel, die nicht über zusätzliche Abgeltungen finanziert werden können, einzusparen, mit grösserer Effizienz, mehr Prioritätensetzung und zusätzlichen Erträgen durch mehr Frequenzen. Insofern hat Kollege Würth recht, auch das soll einen Teil dazu beitragen. Aber am Schluss landen wir beim Angebot, bei Angebotskürzungen, und ich habe von niemandem gehört, wo Angebotskürzungen erfolgen sollen. Wie Kollege Würth zu Recht sagt, fliessen die Mittel ja vor allem in die Agglomerationen. Also müsste man als Erstes die Viertelstundentakte in den Agglomerationen infrage stellen. Man müsste sich zuerst die Auslastung der Viertelstundentakte über den Tag hinweg anschauen, bevor man den Stunden- oder Halbstundentakt im Jura kritisiert, weil nur 10 Prozent Kostendeckung erreicht wird. Wenn Sie also beim RPV sparen wollen, dann sagen Sie bitte auch, wo und bei welchen Angeboten zuerst reduziert werden soll.

Ich unterstütze selbstverständlich den Antrag der Mehrheit, welcher für Kantone und Bahn- bzw. Busunternehmungen bereits eine anspruchsvolle Herausforderung darstellen wird.

Maillard Pierre-Yves (S, VD): J'aimerais dire un mot sur les interventions qui viennent de nos collègues de la Commission des finances et qui abordent ce débat sur le thème des finances avec un discours tellement bien rodé qu'il est évidemment très difficile à contrer. Ce discours consiste à dire qu'ils peuvent toujours agir avec un peu plus d'efficience, que l'on peut toujours couper un peu. C'est vraiment un discours qu'on entend très souvent de la part de ceux qui s'occupent de finances, parce qu'il est très facile, depuis un bureau ou depuis un Parlement, de dire à ceux qui travaillent qu'ils peuvent toujours faire un peu mieux avec un peu moins. Or, ce discours a quand même une limite, à laquelle j'aimerais vous rendre attentifs. Nous avons connu une croissance démographique absolument spectaculaire ces vingt dernières années dans notre pays. Dans mon canton, quand je suis entré au Conseil d'État vaudois en 2004, nous étions 600 000 habitants. Quand j'en suis parti en 2019, nous étions 800 000 habitants. C'est une progression de 33 pour cent. Et ce sont des personnes qu'il faut loger, qu'il faut soigner, qu'il faut éduquer et qu'il faut transporter. Pour y parvenir avec une telle croissance, on a souvent compté sur le savoir-faire, sur le travail et sur l'engagement de professionnels. Il y a des salariés qui, chaque année, justement parce que les moyens ne croissent pas en même temps que la démographie, doivent faire plus avec la même somme d'argent ou avec moins. On épuise ces équipes, on épuise ces salariés parce que, justement, la croissance démographique a été très forte et que les moyens n'ont pas toujours suivi.

Dans le domaine des transports publics, nous sommes régulièrement confrontés à la question suivante : comment voulez-vous continuer avec cette croissance démographique ? comment voulez-vous continuer avec cette libre circulation des personnes si vous n'investissez pas assez pour les infrastructures et les services qui permettent à ces personnes de vivre normalement ? J'aimerais que les politiciens qui s'occupent de finances aient un tout petit peu de recul et pensent à la situation dans laquelle se trouve notre pays. Notre collègue Würth va s'engager, je pense, résolument contre l'initiative "Pas de Suisse à 10 millions !", il va s'engager résolument pour la libre circulation des personnes. Ce serait important qu'à ce moment-là, il réfléchisse aussi aux moyens que nous devons donner à nos salariés qui s'occupent des services publics pour qu'ils puissent simplement assumer ces défis.



La solution qui vous est proposée ici par la majorité, c'est déjà une réduction de la croissance par rapport aux besoins démographiques qui augmentent. C'est donc vraiment déjà une pression supplémentaire. N'allons pas plus loin, ou alors disons que nous ne voulons plus de croissance démographique. Il faut être un tout petit peu cohérent et ne pas, avec une certaine légèreté, demander à ceux qui travaillent tous les jours, jour et nuit, d'en faire toujours plus avec moins, parce que cela commence à être un petit peu difficile à entendre pour ces collaboratrices et collaborateurs.

Je vous remercie donc de suivre la majorité de la commission.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, dem Bundesrat und damit der Minderheit zu folgen.

Nochmals: Wir haben gegenüber 2021 eine Steigerung. Es wurde von der Minderheit gesagt, wir sprechen zwar 2027 von einer leichten Reduktion, aber insgesamt sprechen wir nicht von einer Reduktion, sondern von einer Abschwächung des Wachstums. Wir sprechen hier von 5 Prozent, von 60 Millionen Franken in einem Kredit von durchschnittlich 1,1 bis 1,2 Milliarden Franken.

Ich bin nicht der Meinung, dass man für weniger Geld mehr arbeiten soll. Ich glaube, das dürfen wir von den betroffenen Leuten und Angestellten nicht verlangen. Das ist mir völlig klar. Aber ich meine schon, dass wir eine Hebelwirkung haben. Es wurde gesagt: Die Frequenz steigt, das gibt Mehreinnahmen. Und ich meine auch, dass wir bei einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von gut 50 Prozent durchaus auch bei den Preisen, bei den Tarifen eine Möglichkeit haben. Je nach Angebotskategorie liegen viele Kostendeckungsgrade bei minimalen 10 oder 20 Prozent, da sind wir schon sehr tief. Wenn der Bundesrat oder das Bundesamt für Verkehr nun beabsichtigt, bei einem 30-Minuten-Takt oder bei Takten, die über dem 30-Minuten-Takt sind – wenn also häufiger als alle halbe Stunde ein Zug fährt –, einen Kostendeckungsgrad von 30 Prozent zu verlangen, ist das, meine ich, eine relativ bescheidene Anforderung und durchaus im verträglichen Rahmen.

Für den Bundesrat ist klar: Man kann nicht ein Wachstum realisieren und einfach die Leute auspressen. Wir müssen auch bereit sein, über Tarife oder über Auslastungen zu sprechen. Es ist unbestritten, dass wir das tun müssen. Aber der Bundesrat wollte natürlich vorausschauen. Ich glaube, es ist verständlich, dass der Bundesrat nicht ein Entlastungspaket mit einer solchen Massnahme formulieren und Ihnen dann parallel dazu eine Botschaft zum RPV vorlegen kann, die die Massnahme dieses Entlastungspakets nicht beinhaltet. Ich habe schon Verständnis dafür, dass Sie sagen, das komme etwas früh. Aber es ist letztlich im Interesse der Bahnunternehmungen. Wir müssen doch heute sagen, was 2027 gilt,

AB 2025 S 890 / BO 2025 E 890

damit eben genau diese Massnahmen zur Angebotsgestaltung, diese Effizienzmassnahmen geplant werden können. Wenn wir das erst Mitte 2026 festlegen, wird nicht mehr reagiert werden können. Somit handelt es sich, wenn Sie jetzt der Mehrheit folgen, eben schon ein bisschen um eine Vorwegnahme des Entscheids zum Sparprogramm, das dann in diesem Bereich nicht umgesetzt würde. Ich glaube kaum, dass dann darauf zurückgekommen werden kann. Sonst wäre es für die Bahnunternehmen wirklich sehr schwierig, noch genügend rasch zu reagieren. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, dass das bereits jetzt umzusetzen ist.

Einfach noch zu den Verhältnissen im Entlastungspaket: Mein Departement ist mit gegen einer Milliarde Franken betroffen. Hier sprechen wir über eine Massnahme von 60 Millionen Franken. Es ist auch eine Massnahme, die nicht wie andere einfach verloren geht, sondern eine, die mit konkreten Massnahmen kompensiert werden kann. Wir wissen, wie es kompensiert werden kann, deshalb besteht eben schon ein Zusammenhang mit anderen Massnahmen. Entweder kritisiert man das Entlastungspaket grundsätzlich und ist auch hier nicht der Meinung, dass man in diese Richtung gehen soll. Wenn man aber in diese Richtung gehen will, dann ist die Frage, wo wir die 60 Millionen Franken alternativ hernehmen. Wenn es beim Verkehr sein soll, stellt sich eben schon die Frage, ob sie aus dem BIF kommen. Dann müsste ich klar sagen: Nein, aus dem BIF dürfen wir es auf keinen Fall nehmen. Dort sehe ich schon einen gewissen Zusammenhang oder eine gewisse Gefahr, dass wir, wenn Sie hier der Mehrheit zustimmen, diese 60 Millionen Franken am Schluss aus Zwang, unter Druck an einem ganz anderen Ort kompensieren müssen, wo wir keine Alternativen sehen – beispielsweise bei den Investitionen – und wo dann wiederum die gleichen Unternehmen betroffen wären.

Ich bin der Meinung, der Antrag des Bundesrates ist tragbar. Es braucht Anstrengungen. Diese Anstrengungen sind für die zukünftige Effizienz der Bahnunternehmen notwendig und in Anbetracht der Frequenzsteigerung und des aktuellen Kostendeckungsgrades auch verhältnismässig.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.055/7665)

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 25.055/7666)

Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 25.055/7667)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 2 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Präsident (Caroni Andrea, Präsident): Das Geschäft geht an den Nationalrat.

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2025 1867)

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2025 1867)

Antrag der Kommission

Die Motion 22.3229 nicht abschreiben

Proposition de la commission

Ne pas classer la motion 22.3229

Angenommen – Adopté