



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 11. Oktober 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat,  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

**Allgemeine Einschätzung**

Der regionale Personenverkehr ist ein zentrales Element bei der Verkehrserschliessung der Schweizer Städte. Angesichts der angestrebten weiteren Verlagerung von Mobilität auf energie- und flächeneffiziente Verkehrsträger wird seine Bedeutung weiter zunehmen. Etliche Städte sind auch Eigentümerinnen von Transportunternehmen, die Leistungen des Regionalen Personenverkehrs erbringen. Der Städteverband ist mit der Stossrichtung der Vorlage einverstanden. Er begrüsst, den Ausbau der Verkehrsleistungen über die bestehenden Leistungen hinaus und die Finanzierung der Folgekosten der hierfür als notwendig erachteten Investitionen (neues Rollmaterial, Sanierung von Unterhaltungsanlagen, u.a.m.). Ebenfalls wird der Übergang zu elektrischen Fahrzeugen sowie die Sicherstellung der Finanzierung von Innovationsprojekten im öffentlichen Verkehr unterstützt.

**Konkrete Bemerkungen**

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



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

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

**Elektrifizierung:** Die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs ist ein unabdingbarer Schritt hin zu einer klimagerechten Mobilität. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nicht alle Begleitmassnahmen zur Förderung der elektrischen Antriebstechnologie in den Jahren 2025 bis 2030 abschliessend festgelegt sind. Gemäss Bericht wird davon ausgegangen, dass bis zu 75 Prozent der zusätzlichen Investitionskosten für Elektrofahrzeuge übernommen werden. Aufgrund der Finanzierungsunsicherheiten durch die laufende Revision und die unterschiedlichen Bedürfnisse nach zusätzlicher Infrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge wird diese Übernahme als unzureichend erachtet.

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

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Städteverband**

Präsident

Anders Stokholm

Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband