



Impressum

Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch
www.umweltallianz.ch
Redaktion: Samira Amos, Anne Briol Jung

Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
16. September 2025	25.055	BRG. Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028. Verpflichtungskredit	4
25. September 2025	25.3953	Mo. KVF-S. Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds sicherstellen	6

Behandlung

16. September 2025

25.055

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

Einleitung

Mit dem Kredit für den regionalen Personenverkehr kommt der Bund seiner gesetzlichen Verpflichtung nach, sich an den ungedeckten Kosten des Service Public in den Bereichen Regionalzüge, S-Bahnen, Postauto sowie andere Überlandbusse zu beteiligen. Die Kantone leisten mindestens ebenso hohe Beiträge, damit alle Siedlungen angemessen an das ÖV-Netz angeschlossen sind.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Begründung

Der Bundesrat hat die Mittel gegenüber der Vernehmlassungsvorlage um über 100 Mio. Franken reduziert. Dies, obwohl eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer eine Erhöhung der Gelder gefordert hat. Der Antrag der Mehrheit liegt nahe am ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates und befindet sich damit etwa in der Mitte zwischen der neuen Bundesratsposition und der Mindestforderung der Direktbeteiligten.

Nachdem sie zusätzliche Berechnungen der Verwaltung angefordert hatte, kam die Kommissionsmehrheit offenbar zum Schluss, dass nur mit dieser Erhöhung sichergestellt werden kann, dass kein Angebotsverzicht im Bahn- und Busverkehr notwendig wird.

Betroffen von Minderausgaben beim öffentlichen Regionalverkehr wäre allen voran der sehr ländliche Raum, da dort der Kostendeckungsgrad besonders gering und damit der Abgeltungsbedarf besonders hoch ist. Gesamtschweizerisch ist es dem öffentlichen Regionalverkehr trotz deutlichem Angebotsausbau gelungen, den Abgeltungsbedarf pro gefahrenem Personenkilometer – mit Ausnahme der Pandemiejahre – bei gut 20 Rappen konstant zu halten. Mit dem Vorschlag der Mehrheit kann der Anteil der Kosten, die von den Konsumierenden durch Billett- und Abokäufe getragen werden, zumindest annähernd konstant gehalten werden.

Der Finanzbedarf dieses Kredits ergibt sich im Wesentlichen aus Annahmen zur Kostenentwicklung der Bahn- und Buslinien. Dafür müssen Zahlen aus der jüngsten Vergangenheit herangezogen werden. In diesem Fall handelt es sich um die Pandemiejahre. Dies mag erklären, weshalb sich in den letzten Monaten gezeigt hat, dass die Annahmen zur künftigen Kostenentwicklung dieses Mal stärker daneben lagen als üblich.

Im Finanzbedarf dieses Kredits schlagen sich neben dem Angebotsausbau auch weitere Entwicklungen nieder, wie zum Beispiel die steigenden Ausgaben für die Barrierefreiheit von Haltestellen, für Echtzeitkundeninformationen, für Cybersecurity, die Umsetzung der sehr deutlich überwiesenen Motion Maret 22.3229 «Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr» und nicht zuletzt die teilweise Umsetzung des per Anfang Jahr in Kraft getretenen CO2-Gesetzes im Bereich der Elektrifizierung von Busflotten. Anlässlich der Beratungen zum Voranschlag 2025 hat das Parlament die Mittel – obwohl gegenfinanziert – deutlich reduziert, was die ungedeckten Kosten und damit gemäss Personenbeförderungsgesetz per Definition den Mittelbedarf dieses Kredits erhöht.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Entlastungspakets 2027 schwierige Diskussionen im Bereich des Angebotes des öffentlichen Regionalverkehrs in besonders ländlichen Regionen zu führen sein werden, denen aus unserer Sicht und offenbar auch aus Sicht der Mehrheit nicht vorgegriffen werden soll.

Kontakt

Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, M 079 705 06 58

Behandlung

25. September 2025

25.3953

Mo. KVF-S. Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds sicherstellen

Einleitung

Der Bund gab letztes Jahr bekannt, dass es bei den bereits beschlossenen Bahnausbauten zu Mehrkosten in der Höhe von bis zu 14 Mrd. Franken kommen könnte. Vor diesem Hintergrund beauftragt die Kommission den Bundesrat, Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Liquidität und Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds BIF zu ergreifen. Aus diesem Fonds werden die Bahnausbauten finanziert.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Kommissionsmotion anzunehmen.

Begründung

Die beschlossenen Projekte sind in hohem Masse voneinander abhängig. Würde auf Ausbauten ersatzlos verzichtet, hätte das meist auch direkte Auswirkungen in anderen Landesteilen. Dies, da sich die Ausbauten oft gegenseitig bedingen, um ein zusätzliches Angebot respektive ein bestehendes Bahnangebot in einem höheren Takt realisieren oder Umsteigebeziehungen verbessern zu können.

Ein Teil der betroffenen Bahnausbauten ist nicht nur durch einen Parlamentsentscheid, sondern auch durch einen Volksentscheid legitimiert. Die Projekte des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP Schiene 2025 waren Teil des – von der Bevölkerung deutlich angenommenen – direkten Gegenvorschlags zur VCS öV-Initiative, zugunsten dessen die öV-Initiative zurückgezogen wurde.

Um die Mehrausgaben der bereits beschlossenen Projekte substanziell zu reduzieren, lässt der Bund im Rahmen des Expertenberichts Weidmann Verkehr '45 prüfen, welche Projekte redimensioniert werden können, ohne dass der Nutzen fürs Gesamtsystem zu stark leidet. Diesen Prozess begrüssen wir, obwohl damit der Gegenvorschlag zu unserer Initiative «nachverhandelt» wird. Auch Massnahmen im Sinne des ebenfalls traktandierten Postulates Zopfi 25.3710 «Optimierung des BIF. Aus weniger mehr herausholen» sind in der Lage, die Mehrkosten von Angebotsverbesserungen merklich zu reduzieren.

Vier der fünf in der Begründung erwähnten Massnahmen sind vollständig bundeskassenneutral. In naher Zukunft ist die Liquidität des Fonds noch gegeben. Daher zielt der Vorstoss ohnehin nicht darauf ab, die Reduktion der Einlagen in den Bahninfrastruktur im Voranschlag 2027 zu verhindern, wie dies der Bundesrat im Rahmen des Entlastungsprogramms vorschlägt.

Eine wichtige Ursache der festgestellten mittelfristigen Liquiditätsproblems liegt darin begründet, dass ein Teil der Einnahmen des Fonds per 2030 befristet ist. Eine naheliegende Massnahme wäre deshalb, auch in den 2030 die Fondseinnahmen bundeskassenneutral auf dem aktuellen Niveau zu halten.

Kontakt

Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, M 079 705 06 58

Die Umweltallianz ist ein Zusammenschluss der sechs grossen Schweizer Umweltorganisationen mit dem Ziel der optimalen Koordination der politischen Aktivitäten. Die Geschäftsstelle der Umweltallianz ist in Bern.

Umweltallianz, Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, info@umweltallianz.ch, www.umweltallianz.ch

Mitglieder

BirdLife Schweiz

BirdLife Schweiz, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich
T 044 457 70 20
www.birdlife.ch

Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich
T 044 447 41 41
www.greenpeace.ch

Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel
T 061 317 91 91
www.pronatura.ch

Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21
www.energiestiftung.ch

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.verkehrsclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21
www.wwf.ch

Kooperationspartner

Pro Alps

Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.proalps.ch

Naturfreunde Schweiz

Naturfreunde Schweiz, Postfach, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.naturfreunde.ch

Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert regelmässig, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen, siehe www.umweltrating.ch. Grundlage bilden die in den Standpunkten beschriebenen Geschäfte.