

FOKUS



ÖV

2024/25

Impressum

Herausgeber: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Bern
info@voev.ch, www.voev.ch

Redaktion: Roger Baumann

Gestaltung: Marion Aland, Philipp Lädach in Zusammenarbeit mit de-stefano.ch

Übersetzung: Bruno Galliker, Valentin Abbet

Abbildungen: © Bilder

S. 5, 18, 20, 29, 30: VöV, T. Hodel | S. 6: tl | S. 8: BLT

S. 12: Vincent Kaufmann | S. 14: Yanik Buerkli Fotografie

S. 15: Standeskanzlei Graubünden | S. 22: Patrik Walde Photography

S. 23: zvg | S. 25: VBG | S. 27: BVB

Druck: Vögeli AG, Langnau

Auflage: D: 1000 Ex., F: 250 Ex.

© 2024, VöV



Höchster Standard für Ökoeffektivität.
Cradle to Cradle Certified® Druckprodukte
hergestellt durch die Vögeli AG.

Inhalt

- Editorial**
- 5 Ein attraktiver öV braucht eine gesicherte Finanzierung
- Regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr**
- 6 Eine wachsende Schweiz erfordert einen wachsenden öV – das generiert Mehrkosten
- öV-Entwicklung aus Sicht der Wissenschaft**
- 11 Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs: Die richtigen Anreize schaffen
- Finanzierung Regionaler Personen- und Ortsverkehr**
- 13 «Der Kanton Graubünden kann den vierfach höheren Bundesanteil bei einer Kürzung gar nicht kompensieren»
- Zahlen und Fakten**
- 16 Wissenswertes zum öV Schweiz
- VöV-Direktor Ueli Stückelberger zur Öffnung des Schienenpersonenverkehrs in Europa**
- 18 «Es geht um den Erhalt der Errungenschaften unseres öV-Systems»
- Schienengüterverkehr**
- 21 Schweiz vor wichtiger Weichenstellung für den Binnengüterverkehr auf der Schiene
- Klimapolitik**
- 25 «Das bedeutet das revidierte CO₂-Gesetz für den öV
- VöV-Generalversammlung 2024**
- 28 GV in Martigny im Zeichen der öV-Finanzierung und der CO₂-freien Busse

Informiert bleiben

Die vier Newsletter des VöV

VöV NEWS

Aktuelles vom VöV,
Stellungnahmen,
öV-Fakten

Zielgruppe

- VöV-Mitglieder (UL),
- öV-Politiker/-innen,
- öV-Behörden,
- Partnerorganisationen
- und andere an der Entwicklung des öV interessierte Personen

VöV INSIDE

Fachinfo Bus, RPV/OV,
Cargo, touristischer
Verkehr, HR, FI

Zielgruppe

- Fachkader öV-Unternehmen
- Industrie
- Behörden

RTE NEWS

Fachinfo zum
«Regelwerk Technik
Eisenbahn RTE»

Zielgruppe

- Abonentinnen und Abonenten des RTE

Abonnieren



TECH NEWS

Fachinfo zu
«Technik & Betrieb
Eisenbahn»

Zielgruppe

- Fachleute aus dem Bereich Technik/Betrieb Eisenbahn
- exklusiv für VöV-Mitglieder

Registrieren



Ein attraktiver öV braucht eine gesicherte Finanzierung

Die rekordhohen Fahrgastzahlen von 2023 und des ersten Halbjahrs 2024 stimmen sehr zuversichtlich und bestätigen es: Die Kundinnen und Kunden sind mehr als «nur» zurück im öffentlichen Verkehr. Das macht uns stolz – und ist eine Verpflichtung, für die Kundinnen und Kunden stets gute Leistungen zu erbringen. Steigend ist nicht nur die Zahl an öV-Fahrgästen, sondern auch die der Busse mit umweltfreundlichem Antrieb: Dank schon jetzt über 1000 E-Bussen wird der öV noch sauberer. Die rasant vorwärts gehende Elektromobilität ist – unter diversen anderen Aspekten – der Beweis dafür, dass der öV betreffend Energiewende Teil der Lösung ist.

Aufwärts steigt auch die Bevölkerungszahl der Schweiz: Eine wachsende Schweiz erfordert auch einen gleichzeitig wachsenden öV, bezüglich Angebot, Rollmaterial, Taktverdichtungen und vielem mehr. Nebst steigender Energiepreise, Abschreibung von Rollmaterial, der Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben führt das wachsende Angebot jedoch auch zu steigenden Kosten. Die Ursachen dieser Kostensteigerung sind primär exogene Faktoren, die von den Transportunternehmen kaum beeinflussbar sind.

Ein prosperierender öV mit grossem Nutzen für die ganze Schweiz braucht auch in Zukunft eine gesicherte Finanzierung, gerade im Ortsverkehr und Regionalen Personenverkehr: Auch wenn neue Kundinnen und Kunden zu Mehrerträgen führen werden, wird ein Teil der Mehrkosten von den Bestellern zu übernehmen sein.

Ein sehr guter öV, wie ihn die Schweiz hat, ist ein wichtiges Wesensmerkmal unseres Landes, auf das wir stolz sein können – dies soll auch so bleiben. Zudem hat der öffentliche Verkehr einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Deshalb setzen wir uns mit aller Kraft dafür ein, dass es trotz den Sparbemühungen von Bund und Kantonen zu keinem Angebotsabbau kommt und, dass die Umstellung auf E-Busse nicht zeitlich

verzögert wird. Auch wenn die Diskussionen betreffend Finanzierungsfragen schwieriger werden, sind wir zuversichtlich, dass akzeptable Lösungen gefunden werden können.

Wir danken Ihnen herzlich für die gute Zusammenarbeit und Ihr Engagement, damit der öV-Anteil am gesamten Verkehr der Schweiz weiter steigt.



Ueli Stückelberger,
Direktor VöV

Renato Fasciati,
Präsident VöV



Regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr

Eine wachsende Schweiz erfordert einen wachsenden öV – das generiert Mehrkosten

Der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz ist ein wichtiger Faktor für die Mobilität der Bevölkerung, die Wirtschaft, den regionalpolitischen Zusammenhang des Landes und den Tourismus. Tragender Pfeiler des öV ist der Regionale Personenverkehr (RPV) mit über 1500 Linien und der Ortsverkehr (OV). In den nächsten Jahren stehen dem RPV und OV grosse, durch äussere Einflüsse verursachte Herausforderungen mit finanzpolitischen Auswirkungen bevor. Denn eine wachsende Bevölkerung führt zu einem wachsenden öV – dies wiederum führt zu höheren Kosten, die gedeckt sein müssen.

Der Regionale Personenverkehr erschliesst mit den S-Bahnen, Bussen, Meterspurbahnen, teils auch Schiffen und Seilbahnen auf über 1500 Linien alle Regionen der Schweiz. Finanziert wird der RPV zu zirka je 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden und durch die Besteller (Bund und Kantone). Diese Finanzierungsaufteilung ist in ihrer Kombination aus Wirtschaftsfaktor und Service Public bewährt und auch in der Bevölkerung breit akzeptiert. Ergänzend zum RPV stellt der von Kantonen und Gemeinden finanzierte Ortsverkehr in Städten und Agglomerationen die zentrale Funktion der Feinerschliessung sicher.

Mittelfristig stellen folgende Faktoren eine grosse Herausforderung für die öV-Branche dar:

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

All diese Faktoren müssen unter dem Druck eines straffen und zunehmend umkämpften Bundesbudgets bewältigt werden. Bis 2035 erwartet die öV-Branche einen Kostenzuwachs in der Grössenordnung von 30 Prozent. Wie erwähnt, werden heute die Kosten des RPV und des Ortsverkehrs je zu zirka 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden sowie durch die öffentliche Hand getragen. Die öV-Branche geht davon aus, dass dieses Verhältnis auch in Zukunft grundsätzlich so bleiben wird.

Die Transportunternehmen selbst übernehmen ihre Verantwortung: Während sie davon ausgehen, dass das Angebot bis 2035 um geschätzte rund 10 Prozent ausgebaut wird, müssen sie ihre Einnahmen überproportional um jährlich im Schnitt rund drei Prozent steigern. Sie erbringen zudem weiterhin sehr grosse Anstrengungen zur Kostenreduktion. Gleichzeitig ist hier der Spielraum begrenzt, da die grössten Positionen (Löhne, Abschreibungen, Elektrifizierung, Energie) kaum beeinflussbar oder politisch vorgegeben sind.

Für den zusätzlichen Finanzierungsbedarf der öffentlichen Hand braucht es klare und weitsichtige Entscheide des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung zusammen mit den Transportunternehmen. Keine Lösung sind kurz-

Kurzfristige Angebotskürzungen sind keine Lösung, da sie wirtschaftlich äusserst ineffektiv sind.

fristige Angebotskürzungen, da diese wirtschaftlich äusserst ineffektiv sind. Die wachsende Schweiz braucht den gut funktionierenden und ausgebauten öffentlichen Verkehr in allen Landesteilen. Der Gegenwert des schweizweit qualitativ hochstehenden öV-Angebots rechtfertigt die öffentlichen Gelder hierfür: Ein starker regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr sind ein effektiver Beitrag an eine wirtschaftskräftige, gesellschaftlich attraktive und solidarische sowie nachhaltige Schweiz.

Wachsende Bevölkerung – wachsender Verkehr

Der Markt wächst hinsichtlich Wohnbevölkerung und Dienstleistungssektor weiterhin stark, was unweigerlich einen erhöhten Bedarf an Mobilität nach sich zieht. Das heisst: Die täglichen Pendler- und Freizeitströme neh-

Aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums braucht die Schweiz zusätzliche öV-Kapazitäten.

men stetig zu, was bestehende Verkehrsnetze unter Druck setzt. Eine logische Folge: Der öffentliche Verkehr der Schweiz muss entsprechend mitwachsen.

Die Kostenentwicklung im öV hängt – abgesehen von der allgemeinen Teuerung – hauptsächlich von der Entwicklung des Angebots und Veränderungen in den Produktionskosten (zum Beispiel steigende Energiekosten) der Transportunternehmen ab. Beim Angebot wird der beschlossene Ausbau zu steigenden Gesamtkosten führen, die aber durch höhere Verkehrseinnahmen und Skaleneffekte in gleichbleibendem beziehungsweise zunehmendem Deckungsgrad durch die Fahrgäste mitfinanziert werden können.

Prognosen von Transportunternehmen und Bestellern sowie bereits beschlossene Angebotsausbauten führen zu einem mittel- bis langfristigen Angebotsausbau von rund einem Prozent pro Jahr. Dies entspricht auch dem Wachstum, welches sich über die letzten Jahrzehnte als notwendig erwiesen hatte.

Die Branche muss und kann grosse Anstrengungen zur Kostenreduktion erbringen. Der Spielraum ist jedoch begrenzt, da die grössten Positionen (Löhne, Abschreibungen, Energie) kaum beeinflussbar sind. Auch wenn gewisse Kosten durch Mittel ausserhalb des RPV-Kredits finanziert werden können, wie zum Beispiel Investitionen in die Elektrifizierung des Busverkehrs, verbleiben Mehrkosten bei den Transportunternehmen.

Trotz Angebotsausbau keine Kostensteigerung pro Personenkilometer

Aus politischer Sicht ist die Frage, wie effizient die Steuergelder eingesetzt werden, ein zentrales Anliegen. Der Blick zurück zeigt, dass die öV-Branche verantwortungs-

voll mit den Abgeltungen umgeht und zugunsten der Qualität Effizienzgewinne realisiert hat. Der Subventionsbedarf gemessen an der Transportleistung hat sich von 2012 bis zum Einsetzen der Corona-Pandemie kaum verändert. Er pendelt stetig zwischen 20.3 und 21.3 Rappen pro Personenkilometer. Taktverdichtungen und die Ausdehnung von Betriebszeiten konnten folglich aus Perspektive der öffentlichen Hand zu einem konstanten Einheitspreis realisiert werden. Parallel dazu wurde die Qualität des öV-Angebots (z.B. Einführung der Echtzeitinformation) deutlich verbessert.

Kundenerträge und Abgeltungen

Der VöV rechnet bis 2035 mit einem substantiellen Anstieg der Produktionskosten im Schweizer öV um 40 Prozent. Dabei steigen die Kosten wegen der Elektrifizierung des Strassen-öV stärker an als bei der Bahn. Zur Deckung dieses erheblichen zusätzlichen Mittelbedarfs nach dem bewährten hälftigen Finanzierungsprinzip müssen sowohl die Branche mit einer Steigerung der Kundeneinnahmen als auch die Besteller mit einer Erhöhung der eingesetzten Steuergelder gleichermassen zur Lösung beitragen. Mit der Zielsetzung, dass die Fahrgäste auch künftig rund die Hälfte der Kosten finanzieren sollen, stehen sowohl die öV-Branche als auch die Politik – basierend auf dem angenommenen Mehrbedarf an Finanzmitteln – vor einer grossen Herausforderung.

Handlungsoptionen und Verantwortung des Bundes und der Kantone

Sollte die öffentliche Hand ihren Abgeltungsbedarf im RPV und OV senken wollen oder die Bereitschaft fehlen, für die Mehrkosten aufzukommen, gibt es grundsätzlich drei – allerdings inhaltlich kaum überzeugende – grosse Hebel:

1. Kein Ausbau oder sogar der Abbau von Verkehrsangeboten

Angebotsumfang und -qualität stellen erwiesenermassen das zentrale Merkmal für die Verkehrsmittelwahl dar.

Die seitens Politik von der Branche erwartete Verschiebung des Modalsplit zugunsten des öV wäre ohne Ausbau unmöglich zu erreichen und die Kosten unter dem Strich grösser als die Einsparungen. Zudem wären einige Regionen davon überdurchschnittlich betroffen.

2. Eine massiv stärkere Nutzerfinanzierung durch Tarifierhöhungen

Heute besteht kein legitimer Anlass für eine deutliche Erhöhung der Nutzerfinanzierung, weder angebotsseitig noch politisch. Um die Kosten überwiegend durch die Nutzer zu decken, wären massiv überproportionale



Forderungen und rote Linien des VöV

Die Position des VöV im Hinblick auf Entscheide in der Politik, der Verwaltung und der Branche bezüglich mittelfristiger Finanzierung des RPV und des OV:

- Die Schweiz braucht einen gut funktionierenden und gut ausgebauten öV in allen Landesteilen.
- Der Gegenwert eines schweizweit qualitativ hochstehenden öV-Angebots überwiegt die Kosten: Ein starker regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr ist ein sicherer Beitrag an eine wirtschaftskräftige, gesellschaftlich attraktive und solidarische sowie nachhaltige Schweiz, die weiterhin stark wächst.
- Es gibt klar nachvollziehbare Gründe, weshalb die Kosten des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs mittel- und längerfristig ansteigen. Zentrale Treiber sind benötigte Angebotsausbauten, steigende operative Aufwände in der Leistungserbringung sowie die Dekarbonisierung.
- Die Transportunternehmen schöpfen betriebliche Effizienzpotenziale konsequent aus und sind bereit, dies auch weiterhin zu tun. Die Wirkung solcher Massnahmen ist jedoch aufgrund der geringen Beeinflussbarkeit der entscheidungsrelevanten Betriebskosten (Personal, Abschreibungen des Rollmaterials, Energie) beschränkt.

- Die Transportunternehmen stellen sicher, dass zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden und sich auch bestehende angemessen an der Kostenentwicklung beteiligen. Allfällige Tarifmassnahmen werden sorgfältig geprüft mit dem Ziel, dass sie möglichst moderat ausfallen und die allgemeine Teuerung nicht zusätzlich befeuern.

In diesen Punkten lehnt der VöV Kosteneinsparungen entschieden ab:

- Beim Kernangebot und bei geplanten strategischen Angebotsausbauten darf es keine Abstriche geben.
- Sparmassnahmen dürfen die Sozialpartnerschaft nicht gefährden.
- Die Umstellung der Transportunternehmen auf fossilfreie Antriebe darf nicht hinausgeschoben werden.
- Für 2025 und die Periode des Verpflichtungskredits 2026–2028 ist seitens des Bundes eine realistische Summe an Abgeltungsmitteln zur Verfügung zu stellen, ausgehend vom durch das Parlament festgelegten Betrags des Budgets 2024.

Preiserhöhungen oder die Streichung von Verkehrsangeboten in Randregionen nötig. Beides ist aus wirtschaftlichen, sozialen und regionalpolitischen Gründen unrealistisch.

3. Verzögerung der Dekarbonisierung im öffentlichen Strassenverkehr

Kosteneinsparungen durch den Aufschub der Dekarbonisierung oder gar den Verzicht auf die Elektrifizierung der Busflotten widersprechen den Klima- und Energiezielen des Bundes diametral. Zudem haben die meisten Lieferanten ihre Produktion von Dieselnissen eingestellt oder tun das in den kommenden Jahren.

Steigender Mittelbedarf für öV ist begründet

Die Verkehrspolitik von Bund und Kantonen zielt darauf ab, eine leistungsfähige und nachhaltige Mobilität zum Nutzen von Wirtschaft und Gesellschaft sicherzustellen und die Mobilitätsbedürfnisse zukünftiger Generationen und einer wachsenden Schweiz zu berücksichtigen.

Um die wirtschaftliche Prosperität und die hohe Lebensqualität in der Schweiz weiterhin massgeblich mitzuprägen, ist der steigende Mittelbedarf im RPV und OV notwendig und begründet. Er ist die Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung, die benötigte Wirtschaftsmobilität für den angestrebten Wohlstand und ein Schlüsselement für den Erfolg der Schweizer Energie- und Klimapolitik.

Diese Aspekte motivieren die öV-Branche und rechtfertigen den Ausbau des Angebots und die Investitionen in die Produktionsmittel im kurzfristigen (2025), mittelfristigen (2026–2028) und langfristigen (bis 2035) Horizont. ■

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



Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr 2026–2028: Der VöV verlangt eine Erhöhung des Bundeskredits für den RPV

In seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung betreffend den Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr 2026-2028 hat der VöV aufgezeigt, dass der vom Bundesrat veranschlagte Verpflichtungskredit für die Jahre 2026-2028 eindeutig zu tief angesetzt ist.

Denn bezüglich Kostenentwicklung geht der Bundesrat von zu optimistischen Annahmen aus. Branchenintern Einschätzungen zeigen, dass sich der Bedarf von 3849 Mio. Franken, den das BAV im Herbst 2023 ausgewiesen hatte, in der Zwischenzeit nicht relevant verändert hat.

In seiner Vernehmlassungsvorlage wollte der Bund gut 353 Millionen Franken weniger für den RPV aufwenden – ohne konkrete Begründung. Der VöV lehnt einen Abbau des Angebots oder eine verzögerte Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben, wie sie der zu tiefen Bundesgelder wegen drohen, kategorisch ab.

Der VöV fordert deshalb, dass der Bund seinen Beitrag an den RPV für die Jahre 2026-2028 um 210 Mio. Franken erhöht. Eine solche moderate Erhöhung ist notwendig, damit der öV seine Leistungen, wie sie seitens der Kundinnen und Kunden sowie der Besteller erwartet werden, auch wirklich erbringen kann.

öV-Entwicklung aus Sicht der Wissenschaft

Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs: Die richtigen Anreize schaffen

Die grösste Herausforderung der Mobilität unseres Jahrhunderts ist die Dekarbonisierung unserer Verkehrssysteme. Dank einer Vielzahl an wissenschaftlichen Arbeiten wissen wir, dass eine Kombination aus technologischer Innovation und Elektrifizierung der Fuhrparks sowie eine deutliche Verkehrsverlagerung von Automobil und Flugzeug auf ökologischere Transportmittel wie den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr der Schlüssel zum Ziel ist.

[Professor Vincent Kaufmann,](#)
[Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne](#)

Vor diesem Hintergrund steht dem öffentlichen Verkehr eine vielversprechende Zukunft bevor – auf dem Weg, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen, gilt es jedoch, einige Stolpersteine zu überwinden. So mag es verlockend klingen, die Bevölkerung durch finanzielle Anreize, wie Citymaut, höhere Parkgebühren und Treibstoffpreise zum Umsteigen zu bewegen. Doch derartige Massnahmen stossen in der Gesellschaft nicht nur auf geringe Akzeptanz, sondern verschärfen auch Ungleichheiten

beim Zugang zur Mobilität, sofern sie nicht durch Tarifsenkungen des öffentlichen Verkehrs begleitet werden, die meist schwer zu finanzieren sind.

Ebenso könnte man versucht sein, den öffentlichen Verkehr aus Rentabilitätsgründen ausschliesslich in den Ballungszentren auszubauen und Kleinstädte und ländliche Gebiete aussen vorzulassen. Doch auch bei dieser Massnahme ist mit wenig Verständnis zu rechnen. Überdies weist die Schweiz glücklicherweise dank kantonalem Föderalismus und kurzen Distanzen ein im internationalen Vergleich geringes Stadt-Land-Gefälle auf.

Die angestrebte Verkehrsverlagerung Richtung öV darf soziale und territoriale Unterschiede vor diesem Hintergrund keinesfalls verschärfen, sondern sollte im Gegenteil dazu beitragen, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in unserem Land zu stärken. Mit anderen Worten: Wir müssen neue Kundinnen und Kunden gewinnen, indem wir den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Dazu braucht es ein Angebot, das die Fahrgäste begeistert und nicht die Ingenieure, die es entwickelt haben. Immerhin gilt es, Autofahrer durch attraktive Alternativen davon zu überzeugen, ihr Auto stehen zu lassen oder ganz darauf zu verzichten.

Hier sind ein paar Anstösse

- Die Schweiz hat eine wachsende und alternde Bevölkerung mit zunehmend freizeitorientierter Mobilität. Dieser Umstand erfordert ein Umdenken im nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr.
- Eine bei Serviceleistungen und Komfort immer anspruchsvollere Bevölkerung erfordert die Einrichtung von Langstrecken-Direktverbindungen. Dezentrale Regionen müssen schnell erreichbar sein – das Fernverkehr-Angebot der SBB (IC und IR) ist entsprechend auszubauen, um ihre wirtschaftliche Attraktivität sicherzustellen.

«Wir müssen neue Kundinnen und Kunden gewinnen, indem wir den öV attraktiver machen. Dazu braucht es ein Angebot, das die Fahrgäste begeistert.»

- Auf regionaler Ebene gilt es, das Bus- und Zugangebot durch eine engere Taktung der Fahrpläne und gesteigerte Transportkapazitäten zu dynamisieren und auszubauen. Ziel muss es sein, auch in abgelegenen Regionen Kundinnen und Kunden zu gewinnen und eine Zweiteilung der Schweiz mit hervorragend ausgebautem öffentlichem Verkehr auf der



Zur Person

Vincent Kaufmann ist Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der École Polytechnique Fédérale in Lausanne (EPFL). Seit 2010 ist er wissenschaftlicher Leiter des Forschungsinstituts «Vies Mobiles» in Paris.

- einen und starker Abhängigkeit vom Individualverkehr auf der anderen Seite zu verhindern. Dies spielt auch insbesondere für den Tourismus eine zentrale Rolle.
- Um die Freizeitmobilität für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, sollten an Wochenenden und zu Ferienzeiten spezifische Verbindungen und Fahrpläne angeboten werden. Zudem brauchen wir ein Umdenken beim Erstellen der Fahrpläne: Seit über 40 Prozent der Erwerbstätigen oft an denselben Wochentagen aus dem Home office arbeiten, macht ein einheitlicher Fahrplan von Montag bis Freitag ebenso wenig Sinn, wie unter der Woche die gleichen Linien zu bedienen wie am Wochenende.

Agilität, Reaktivität und das Eingehen auf die Bedürfnisse von (potenziellen) Kundinnen und Kunden sind die Zutaten für ein attraktives Angebot, mit dem die Verkehrsverlagerung und somit die Zukunftssicherung des öffentlichen Verkehrs gelingen kann. ■

Finanzierung Regionaler Personen- und Ortsverkehr

«Der Kanton Graubünden kann den vierfach höheren Bundesanteil bei einer Kürzung gar nicht kompensieren»

Die Schweiz verfügt über einen ausgezeichneten und gut genutzten öffentlichen Verkehr. Tragender Pfeiler ist der Regionale Personenverkehr (RPV), der im Landesdurchschnitt zu etwa je der Hälfte von Bund und Kantonen finanziert wird. Steigende Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung sollen trotz Spardruck der öffentlichen Hand befriedigt werden. Was das in einem eher ländlichen Kanton bedeutet, beschreibt die Bündner Regierungsrätin Carmelia Maissen im Interview.

[Der öffentliche Verkehr schrieb letztes Jahr fast in der ganzen Schweiz Rekorde betreffend das Wachstum an Kundinnen und Kunden. Dies ist sehr erfreulich. Wie sieht es im Kanton Graubünden aus?](#)

Carmelia Maissen: Gerade durch die starke Nachfrage im Freizeitverkehr ist auch der öV im Kanton Graubünden auf Rekordkurs. Die RhB beispielsweise hat im Jahr 2023 16 Millionen Fahrgäste transportiert – so viele wie noch nie in ihrer Geschichte. Diese Entwicklung freut uns natürlich sehr.

[Trotz dieser erfreulichen Zahlen kommen der Ortsverkehr und der Regionale Personenverkehr nicht um Subventionen der öffentlichen Hand herum. So werden diese Verkehre schweizweit ungefähr zu je 50 Prozent durch die Kundinnen und Kunden und durch die Besteller \(Bund und Kantone\). Wie hoch ist der Bundesanteil beim Regionalen Personenverkehr im Kanton Graubünden?](#)

Im Kanton Graubünden, der als flächengrösster Kanton nur gerade über 20 Kilometer SBB-Netz verfügt und wo der Fernverkehr in der inneren Erschliessung keine Rolle spielt, liegt der Bundesanteil beim regionalen Personenverkehr bei 80 Prozent.

Was sagen Sie aus Sicht der Kantone zu den steigenden Kosten für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel durch die Dekarbonisierung des Ortsverkehrs, die steigenden Kosten (Energie, Personal, Investitionen usw.) oder den steten Angebotsausbau?

Wenn das Angebot kundenorientiert ausgebaut wird – wenn also die Nachfrage nach einem besseren Fahrplan und einem dichteren Netz gegeben ist –, braucht es eine politische Güterabwägung für mehr Mittel für

Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs: «Im Kanton Graubünden liegt der Bundesanteil bei 80 Prozent.»

den öV. Ich gehe davon aus, dass wir in Zukunft härtere Diskussionen über die Verteilung der öffentlichen Mittel haben werden, zumal steigende Kosten infolge Teuerung und höhere Energiepreise auch andere öffentliche Aufgaben betreffen wie den Gesundheitsbereich, die Bildungsinstitutionen oder den Strassenbau. Einen Vorgeschmack haben wir in der Budgetierung des Bundes für 2025 bereits erhalten. Die Zeiten von «nice to have» sind vorbei sind, dessen bin ich mir bewusst. Schwierig

wird es, wenn der Fahrplan verschlechtert wird und dabei gleichzeitig die Abgeltungen steigen. Diese Tendenz stellen wir leider bei den Infrastrukturausbauten der SBB fest, welche den Fahrplan verschlechtern. Dies wiederum bringt Folgekosten mit sich, wenn beispielsweise aufgrund von Baustellen die Züge verspätet ankommen und dann Ersatzzüge eingesetzt werden müssen.

Die öV-Branche, beziehungsweise der VöV sind sehr besorgt über die drohenden Sparanstrengungen seitens des Bundes, die den öffentlichen Verkehr betreffen. Teilen Sie die Einschätzungen des VöV? Wie beurteilen Sie die Lage?

Ich bin ebenfalls sehr besorgt über die finanzielle Lage. Der öffentliche Verkehr ist für den Kanton Graubünden ein wesentlicher Faktor bezüglich der Standortattraktivität.

Und wie sieht es konkret im Kanton Graubünden mit RhB, Postauto und anderen Transportunternehmen bezüglich Budget 2025 aus? Wäre der Kanton Graubünden stark von Kürzungen des Bundes betroffen?

Durch den hohen Bundesanteil im Kanton Graubünden wären wir von den Kürzungen durch den Bund überdurchschnittlich stark betroffen. Der Kanton Graubünden kann den vierfach höheren Bundesanteil bei einer Kürzung gar nicht kompensieren. Uns bliebe nur eine Angebotsreduktion.

Aus Sicht VöV gibt es eine Art «rote Linien»: So soll es beim Kernangebot und bei geplanten strategischen Angebotsausbauten keine Abstriche geben. Ebenso ist es wichtig, dass die Umstellung der Transportunternehmen auf CO₂-neutrale Antriebe zügig, das heisst wie von den Transportunternehmen geplant, vorwärts geht. Wie beurteilen Sie diese Punkte?

Die Stossrichtung des VöV beurteile ich aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht als sinnvoll und zielführend.



Wenn wir das Ziel von Netto-Null erreichen möchten, müssen wir auch bei der Dekarbonisierung des öV vorwärts machen.

[Für die Periode des RPV-Verpflichtungskredits 2026–2028 ist aus Sicht VöV seitens des Bundes eine realistische Summe an Abgeltungsmitteln zur Verfügung zu stellen. Was sagen Sie aus Kantonsicht dazu?](#)

Die Bestellung des regionalen Personenverkehrs ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton. Daher ist es wichtig, dass hier beide Seiten ihre Mittel durch realistische Budgetierungen zur Verfügung stellen.

[Ist aus Sicht des Kantons Graubünden sparen beim öV ohne Angebotsabbau überhaupt eine realistische Vorgabe?](#)

Nein, das ist keine realistische Vorgabe. Wie gesagt: Der Kanton Graubünden kann einen allfällig tieferen Bundesanteil gar nicht kompensieren, denn auch bei uns zeigt der Blick in die Zukunft, dass wir sorgsam mit den Mitteln umgehen müssen und gleichzeitig in verschiedenen Bereichen die Ausgaben steigen. Es bliebe nur ein Abbau.

[Wie viele Elektrobusse gibt es schon im Kanton Graubünden?](#)

Aktuell sind bereits 17 Elektrobusse im Kanton in Betrieb, weitere drei sind bestellt.

[Wagen Sie eine Prognose? Wann fährt im Kanton Graubünden der letzte Dieselbus?](#)

Gerade in unserem topografisch anspruchsvollen Kanton können mit der aktuell verfügbaren Technologie noch nicht alle Linien mit dekarbonisierten Antrieben sinnvoll produziert werden. Zudem kostet eine Dekarbonisierung des Busverkehrs viel Geld, was die Abgeltungen stark erhöhen wird. Eine Prognose, wann der letzte Dieselbus im Kanton fährt, ist daher zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.



Carmelia Maissen, Bündner Regierungsrätin

[Wie wichtig sind Direktzüge vom Ausland bis nach Chur?](#)

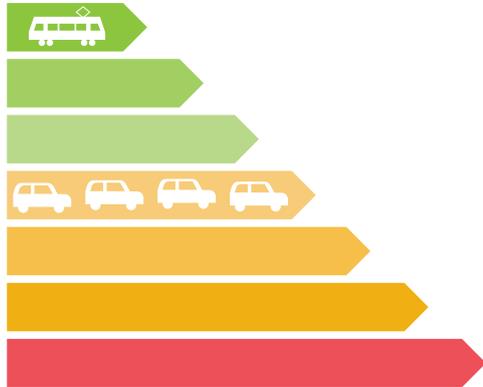
Graubünden ist ein Tourismuskanton. Eine optimale Anbindung an die internationalen Quellmärkte ist darum von grösster Bedeutung und Direktverbindungen sind für diese Kundensegmente sehr wichtig. Wir setzen uns deshalb für einen attraktiven grenzüberschreitenden Verkehr ein.

[Haben Sie einen oder mehrere Wünsche an die öV-Branche?](#)

Ich nutze praktisch täglich den öV. Als Kundin stelle ich fest, dass mit den Jahren auch einiges komplizierter wurde: Die Fahrpläne sind komplexer geworden und ich beobachte immer wieder, wie Fahrgäste mit der Vielfalt von Fahrausweislösungen und den technischen Systemen dazu Schwierigkeiten haben. Es wäre wünschenswert, wenn die Nutzung des öV niederschwelliger ist und sich die Branche auf einen sicheren, pünktlichen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr fokussiert. ■

Zahlen und Fakten

Wissenswertes zum öV Schweiz



Personenverkehr



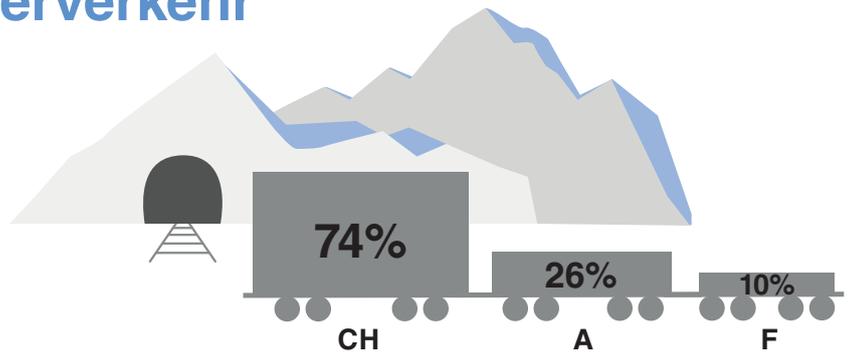
Güterverkehr

Energieeffizient

BEIM PERSONENVERKEHR BEZOGEN AUF MEGAJOULE-ÄQUIVALENT PRO PERSONENKILOMETER, BEIM GÜTERVERKEHR BEZOGEN AUF MEGAJOULE-ÄQUIVALENT PRO TRASSENKILOMETER.

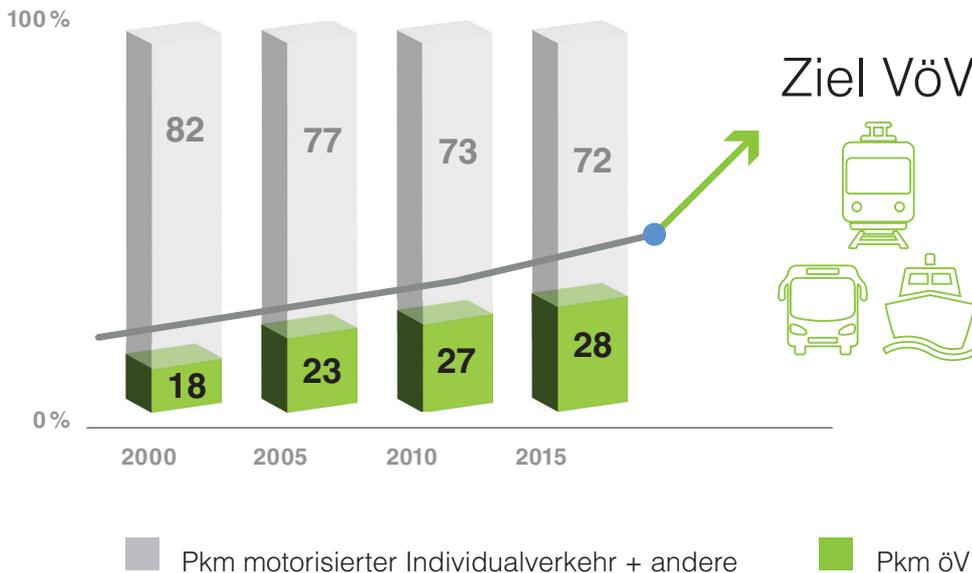
Alpenquerender Güterverkehr

ANTEIL DES AUF DER SCHIENE TRANSPORTIERTEN GÜTERVERKEHRS DURCH DIE ALPEN (2022).



öV-Anteil steigern

DER ANTEIL DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS AM GESAMTVERKEHR, DER MODALSPLIT, SOLL WEITER STEIGEN.



VöV Energiestrategie 2040 – Ziele

100 Prozent: der Anteil erneuerbarer Energie im öV

DER GESAMTE ENERGIEBEDARF DER ÖV-BRANCHE WIRD AB 2040 DURCH ERNEUERBARE ENERGIEQUELLEN GEDECKT.

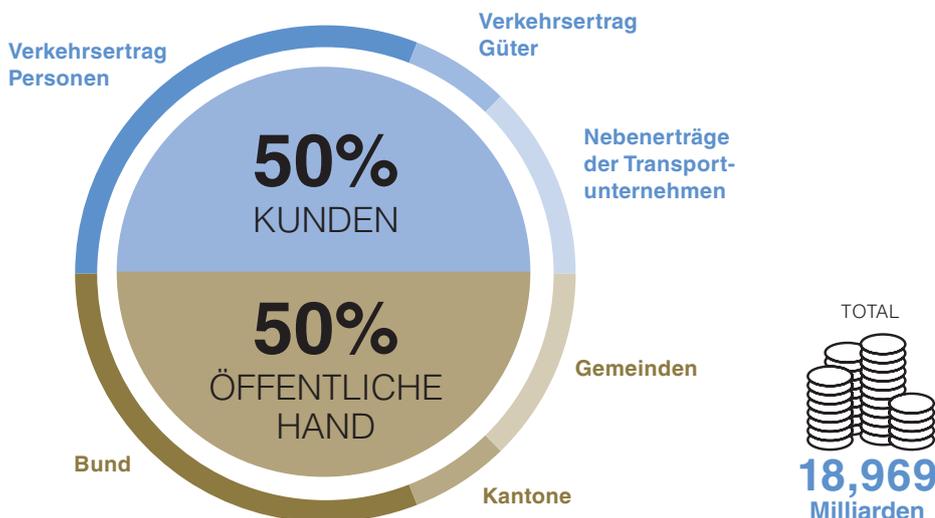


Bis 2040 ist der öV CO₂-neutral unterwegs

IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUF SCHIENE UND STRASSE SIND NACH 2040 AUSSCHLIESSLICH UMWELTFREUNDLICHE ANTRIEBSTECHNOLOGIEN IM EINSATZ.

Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

IN FRANKEN («VERKEHRSAHLEN» AUSGABE 2023, LITRA)



Quellen: Alliance SwissPass, BAV, BFS, EFV, mobitool



VöV-Direktor Ueli Stückelberger zur Öffnung des Schienenpersonenverkehrs in Europa

«Es geht um den Erhalt der Errungenschaften unseres öV-Systems»

Der Bundesrat verhandelt aktuell mit der EU über die Regelung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU (Paketansatz). Mittendrin: die kontrollierte Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs. VöV-Direktor Ueli Stückelberger erklärt die Kernpunkte, die für den öffentlichen Verkehr entscheidend sein werden – und wo der Liberalisierungsdruck der EU-Kommission zu weit geht.

Ueli Stückelberger, die aktuellen Verhandlungen des Bundesrates mit der EU betreffend Öffnung des internationalen Schienenverkehrs wecken viele Ängste und Sorgen. Wie schlimm sind denn die Ideen der EU-Kommission?

Ueli Stückelberger: Es ist unbestritten, dass ein Ausbau des Angebots im internationalen Schienenpersonenverkehr wichtig ist – für direkte Tages- wie Nachtzüge. Das Anliegen der EU, den internationalen Schienenverkehr zu verbessern, ist grundsätzlich gut, es ist vielmehr eine Frage des Weges. Denn eine solche Förderung bedingt keine Öffnung des internationalen Personenverkehrs, es ginge gut auch ohne. Die EU verlangt nun jedoch eine solche Öffnung. Dies ist nicht per se schlimm. Die Schweiz muss jedoch aufpassen, dass eine solche Öffnungen nicht die Errungenschaften unseres hochstehenden öV-Systems gefährdet. Da muss man sehr vorsichtig sein. Konkret: Die Schweiz muss Ausnahmen von der Übernahme dieser EU-Regelung erhalten.

Hat die öV-Branche dann Angst vor Konkurrenz, wie Flixbahn?

Nein. Wenn Flixbahn mit zwei oder drei Zügen in die Schweiz fahren will und dadurch neue Kundinnen auf die Schiene bringt, kann das auch positiv sein. Darum geht es nicht. Es geht darum, dass unser gut funktionierendes öV-System nicht wegen des Prinzips «mehr Wettbewerb» gefährdet wird.

Was sind die grössten Stolpersteine aus Sicht des Schweizer öV?

Stückelberger: Das Regelwerk, die Qualität und das Angebot des öffentlichen Verkehrs der Schweiz sind ganz anderes als die Regelwerke, Qualität und Angebote innerhalb der EU. Und ehrlich gesagt: Unser System ist wesentlich besser. Man könnte auch sagen: Die Schweiz und die EU haben betreffend den öV nicht kompatible Systeme. Es stehen sich ein Kooperationsmodell wie in der Schweiz gegen Wettbewerb um jeden Preis in der EU gegenüber. Konkret heisst dies, dass im internationalen Personenverkehr die SBB mit den Bahnunter-

nehmen der Nachbarländer eng zusammenarbeitet und diese Bahnen gar nicht konkurrieren will. So sind die TGV von der Schweiz nach Frankreich (Lyria) ein Gemeinschaftsprodukt von SNCF und SBB. Die EU hingegen setzt voll auf Wettbewerb, das heisst: sich konkurrierende Verkehre und nicht Kooperation. Der vor fast 15 Jahren in der EU vollzogene Paradigmenwechsel ist jedoch kein Erfolgsmodell und hat nur zu wenigen neuen Angeboten geführt.

Welches sind denn die Kernpunkte für die anstehenden Verhandlungen aus Sicht des VöV?

Stückelberger: Es geht etwas vereinfacht gesagt um den Erhalt der öV-Erregenschaften, um die die Schweiz fast weltweit beniedert wird – und eben, dass die EU dies akzeptiert. Konkret geht es darum, dass die Schweiz das bewährte Kooperationsmodell mit den Nachbarbah-

«Wir sind klar dafür, dass nun mit der EU verhandelt wird. Aber nicht nach dem Prinzip «Hoffnung»».

nen weiterführen darf, dies bedingt eine klare Abgrenzung, was rechtlich gesehen «IPV» ist und was nicht. Ebenso muss garantiert sein, dass das integrierte Taktsystem in der Schweiz vor neuen Zügen Vorrang hat. Weiter muss festgelegt sein, dass die Schweiz über die Trassenvergabe selbst entscheiden kann. Dies ist sehr relevant, damit es sowohl für die Personen- wie auch für die Güterzüge genügend «Platz» (Trassen) auf der Schiene hat. Ebenso muss sichergestellt sein, dass neuen Anbieter im inländischen Verkehr die Vorgaben des Direkten Verkehrs (zum Beispiel Akzeptanz Halbtax- und GA) einhalten müssen. Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Einhaltung branchenüblicher Arbeitsbedingungen.

Wo stehen wir denn aktuell bezüglich dieser Verhandlungen?

Stückelberger: Der Bundesrat hat klar diese Eckwerte der öV-Branche gestützt. Es sind dies für die Schweizer Delegation die Eckwerte der anstehenden Verhandlungen. Wie die EU reagiert, ist offen.

Was bedeutet das? Was fordert der VöV konkret?

Stückelberger: Wir sind klar dafür, dass nun mit der EU verhandelt wird. Aber nicht nach dem Prinzip «Hoffnung». Es müssen klare Zusicherungen seitens der EU vorliegen, namentlich, dass unsere öV-Errungenschaften unangetastet bleiben. Diese müssen im Vertragstext dann auch so – also ohne Interpretationsspielraum – festgesetzt sein. Erst dann wird eine abschliessende Beurteilung aus Sicht VöV möglich sein.

Ist diese Forderung des VöV realistisch oder eine Utopie?

Ganz sicher ist es keine Utopie! Ich bin vorsichtig optimistisch, dass in den Verhandlungen die EU auf die Bedingungen der Schweiz eingeht. Objektiv gesehen gibt es ja eigentlich keine Gründe, darauf nicht eingehen zu wollen. ■



«Es geht darum, dass unser gut funktionierendes öV-System nicht wegen des Prinzips «mehr Wettbewerb» gefährdet wird.»

Schienengüterverkehr

Schweiz vor wichtiger Weichenstellung für den Binnen-güterverkehr auf der Schiene

Mit der Verabschiedung der zukünftigen Rahmenbedingungen des Schweizer Gütertransports hat der Bundesrat im Januar 2024 einen Modernisierungsschub ausgelöst. Für den VöV ist klar: Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament enthält die Voraussetzungen für den Binnen-güterverkehr auf der Schiene, damit dieser innovative und markt-gerechte Logistiklösungen anbieten kann.

Der Bundesrat hatte in der Vernehmlassung zwei Varianten zur Diskussion gestellt – und danach die vom VöV favorisierte Variante 1 weiterverfolgt. Mit ihr schlägt der Bundesrat als Ziele vor, den Schienengüterverkehr technisch und organisatorisch zu modernisieren, die multimodalen Transportketten zu stärken sowie die Schifffahrt besser einzubinden.

Notwendig dafür ist die vom Bundesrat vorgesehene, gezielte finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Konkret soll der Bund den Anbietern eines EWLV-Netzwerkangebots während einer befristeten Zeit eine Überbrückungsfinanzierung leisten.

Der VöV unterstützt ebenfalls, dass der Bund Transformationsfinanzierungen für Automatisierungen und Digitalisierung sowie technische Modernisierungen vorsieht. Namentlich die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) wird dazu beitragen, den Schienengüterverkehr effizienter, einfacher, schneller und günstiger zu machen.

Die Kosten für alle Massnahmen belaufen sich gemäss Botschaft auf über 500 Millionen Franken. Der VöV ist überzeugt, dass der Binnengüterverkehr auf der Schiene mit dieser Vorlage seine Chancen nutzen kann.



Zukunft Binnengüterverkehr

Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Der VöV hatte sich in seiner Antwort zur erwähnten Vernehmlassung für attraktive Angebote eingesetzt, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind – verbunden mit der Erwartung von fairen Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

Denn die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen gut aus: Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren. Zum Beispiel im Bereich City-Logistik, bezüglich Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Zudem steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Die Botschaft des Bundesrates hat die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt. Die vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung gehen aus Sicht des VöV grundsätzlich in die richtige Richtung.

Die Forderungen des VöV

Trotzdem hat der VöV verschiedene Anregungen, die bei der Finalisierung der Vorlage berücksichtigt werden müssen.

- Der Binnengütertransport benötigt einen deutlichen Modernisierungsschub, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern. Es besteht Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der so genannten Ko-Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsgeschwindigkeit, Transparenz und digitaler Integration der Logistikketten erzielen.

DAK – zentrales Projekt im Schienengüterverkehr Europas

Der Güterverkehr auf der Schiene muss effizienter und einfacher werden, um Kunden- und Marktbedürfnisse zu erfüllen, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und damit die Verlagerungs- und Klimaziele europaweit zu erreichen. Ein wichtiger Lösungsbeitrag hierfür ist die digitale automatische Kupplung (DAK), sie soll in den nächsten Jahren in Europa die ineffiziente Schraubekupplung ersetzen.

Für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr sind die Digitalisierung und der Einsatz neuer Technologien unabdingbar. Zentrales Element dabei: Die DAK. Dank ihr wird der Schienengüterverkehr in Europa flexibler, einfacher, zuverlässiger und kostengünstiger.

In der Schweiz stehen das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) zusammen mit den Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen und den Güterwagenhaltern hinter der Initiative. Zur Umrüstung der Güterzüge mit der DAK ist im September 2021 unter der Leitung des BAV das Projekt «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung» gestartet worden. Je nach politischem Entscheid zur Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche sollen in der Schweiz zwischen rund 14 000 und 18 000 Wagen und 500 Lokomotiven mit der DAK ausgerüstet werden.

Die digitale automatische Kupplung bringt zahlreiche Verbesserungen:

- Das Kuppeln der Fahrzeuge und ihrer Bremsluftleitungen erfolgt automatisch. Dies ersetzt den zeitaufwändigen manuellen Prozess des Kuppelns mit der Schraubekupplung sowohl an den Anschlussgleisen als auch in den Formations- und Rangierbahnhöfen.
- Das Verfahren zur Zugvorbereitung wird digitalisiert. Strom- und Datenleitungen ermöglichen digitale Funktionen für das Führen eines Zugs. So können in der Zugvorbereitung die manuellen Dokumentations- und Prüfprozesse weitgehend ersetzt werden.
- Das grösste Potenzial hat die DAK im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Im EWLV werden täglich Tausende von Wagen via Anschlussgleise, Formationsbahnhöfe und Verladeanlagen rangiert. Mit der DAK können diese Abläufe automatisiert und beschleunigt werden.



- Der Modernisierungsschub soll aus einem Massnahmenmix bestehen, der beispielsweise die Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen wie auch Anreize für die Förderung multimodaler Transportketten enthält. Weiter zählen zu diesem Mix die verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung, die Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten sowie die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.
- Dieser Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden – und zwar unabhängig der gewählten Variante (digitale automatische Kupplung «DAK», digitale Bremsproben sowie digitale Daten-/Buchungsplattformen.
- Die Einführung der erwähnten DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen EWL in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt, folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.
- Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können.
- Der VöV ist klar der Meinung, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. So soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen.

Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand

Der finanzielle Aufwand für all diese technischen Neuerungen ist enorm – und gleichzeitig mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet. Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) ist der VöV überzeugt, dass eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand gerechtfertigt ist. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen.

Das Angebot für den EWL soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzwerkanbieterin befristet abgegolten werden. Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. ■



Klimapolitik

Das bedeutet das revidierte CO₂-Gesetz für den öV

Im Frühling 2024 hat das Parlament das revidierte CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 verabschiedet. Das Gesetz setzt auf eine gezielte Förderung, um Investitionen in klimafreundliche Lösungen zu lenken. Auch mit dem öffentlichen Verkehr: zum Beispiel die Förderung des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene oder die befristete Anschubfinanzierung für die Umstellung der öV-Busflotten auf Busse mit umweltfreundlichem Antrieb. Der VöV hatte die Vorlage eng begleitet, seine drei wichtigsten Forderungen sind vollumfänglich aufgenommen worden.

Ziel des Bundesrates war es, mit dem revidierten CO₂-Gesetz die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber zu 1990 halbieren. Das Gesetz verzichtet auf neue Abgaben und setzt stattdessen auf wirkungsvolle Anreize, die durch gezielte Förderungen und Investitionen ergänzt werden. Mit der beschlossenen Revision des CO₂-Gesetzes kann der Bund zwischen 2025 und 2030 rund 4,1 Milliarden Franken in den Klimaschutz investieren, im Verkehrsbereich stehen rund 800 Millionen Franken zur Verfügung. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs fliesst dieses Geld namentlich in die Anschaffung von Elektrobussen sowie in die Förderung von internationalen Zugverbindungen.

Das hat der VöV erreicht

Der VöV hatte die Vorlage zu einem grossen Teil unterstützt – hielt aber an einigen Forderungen fest, die schliesslich fast vollumfänglich in die Revision eingeflossen sind. Diese drei Forderungen stellte der VöV durch die parlamentarischen Beratungen hindurch:

- Eine Anschubfinanzierung des Bundes für die Umstellung von öV-Busflotten auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb.
- Die Förderung des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene.
- Die spätere Aufhebung der Mineralölrückerstattung.

Denn diese drei Punkte sind wichtige Faktoren im Kampf gegen die Klimaveränderung. Ziel der Revision des CO₂-Gesetzes war es ja, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren – entsprechend enthält das Gesetz Regelungen für die unterschiedlichsten Bereiche.

Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV

Die rasche Umstellung der Dieselflotten auf umweltfreundliche Antriebstechnologie ist ein zentraler Beitrag des öV zur Erreichung der Schweizer Energie- und Klimaziele. Zahlreiche Transportunternehmen sind bereits aktiv an der Umsetzung. Die öV-Branche ist

bestrebt, sämtliche Busse bis 2040 auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen und diese ausschliesslich mit erneuerbarer Energie zu betreiben.

Für den öffentlichen Verkehr sehr wichtig sind die befristete Anschubfinanzierung für die Umstellung von öV-Busflotten auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb. Denn auch heute noch sind Busse mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb in der Anschaffung signifikant teurer als solche mit Dieselmotoren. Um die für viele Transportunternehmen zu hohen Hürden bei der Umstellung auf elektrischen Antriebstechnologien in der konzessionierten Personenbeförderung zu mildern, beziehungsweise, um die Anschaffung von E-Bussen zu erleichtern, hat das Parlament einen Verpflichtungskredit von 282 Millionen Franken für die Jahre 2025 bis 2030 bewilligt.

Auch der zweite vom VöV geforderte Punkt ist in das revidierte Gesetz eingeflossen: Die gesetzlich festgeschriebene Förderung des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene, darunter für die Nachtzüge. Der Bund fördert den internationalen Personenverkehr zwischen 2025 und 2030 mit 180 Mio. Franken. Der VöV erwartet nun einen raschen Ausbau des Angebotes an internationalen Verbindungen.

Und schliesslich hat das Parlament bei der Mineralölsteuerpflicht zwei wichtige Punkte ganz im Sinne des öV beschlossen: öV-Transportunternehmen ausserhalb von städtischem Ortsverkehr sollen erst ab 2030 Mineralölsteuer bezahlen, statt wie ursprünglich vom Bund vorgeschlagen bereits ab 2026. Dieser Aufschub der Steuerpflicht ist sinnvoll, denn die Umstellung der Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe ist im vollen Gange, aber sie ist nicht schon 2026 abgeschlossen.

Zudem bleiben die für die Personenbeförderung konzessionierten Schifffahrtsunternehmen weiterhin von der Mineralölsteuer befreit, denn gemäss Stand der Technologie ist auf absehbare Zeit eine Umrüstung der Kurschiffe auf CO₂-freie Antrieb nicht zu bewerkstelligen.



Praxisbeispiel: Umstellung der Busflotte bei den BVB

Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) planen, bis 2027 die gesamte Busflotte auf batterieelektrische Busse (E-Busse) umzustellen und diese mit 100 Prozent erneuerbarem Strom zu betreiben. Über den gesamten Lebenszyklus inklusive Produktion der Batterien verursacht die E-Busflotte im Vergleich zur heutigen Busflotte rund 85 Prozent weniger CO₂.

Die E-Busse zeichnen sich durch ihre Energieeffizienz und die Fähigkeit zur Rekuperation aus. Damit sind sie für den Stadtverkehr mit vielen Bremsvorgängen geradezu prädestiniert. Mit der Inbetriebnahme des ersten vollständig batteriebetriebenen Elektro-Gelenkbusses im Februar 2019 hat die BVB den Grundstein für eine elektrische Zukunft im Busbereich gelegt. Im November 2022 trafen die ersten von 65 E-Bussen bei der BVB ein. Bis 2027 sollen weitere 61 E-Busse beschafft werden. Die Umstellung auf E-Busse ist komplex und beinhaltet neben der Beschaffung von E-Bussen auch umfangreiche Anpassungen an der Infrastruktur.

Das hat die öV-Branche bereits umgesetzt

Im Bereich des öffentlichen Strassenverkehrs treiben die Transportunternehmen die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe voran und wollen spätestens bis 2040, mancherorts deutlich früher, CO₂-neutral fahren.

Auch die Schifffahrt ist bestrebt, ihren Betrieb umweltfreundlicher zu gestalten. Erste kleinere Schiffe wurden bereits auf umweltfreundliche Antriebe umgerüstet. Eine rasche, zeitnahe Umstellung aller Schiffe auf umweltfreundliche Antriebe ist jedoch schwierig. Einerseits sind die Schiffe zum Teil mehr als 100 Jahre im Einsatz, andererseits ist heute noch keine CO₂-neutrale, erneuerbare Antriebstechnologie für grosse Kursschiffe, die längere Strecken mit Fahrplangeschwindigkeit bewältigen müssen, verfügbar.

Bewilligungsverfahren für (Lade-)Infrastrukturen von batterieelektrisch betriebenen Bussen sind zeitintensiv und kompliziert. Damit eine rasche und hohe Durchdringung der Elektromobilität im Strassen öV möglich ist, setzt sich die öV-Branche für beschleunigte und vereinfachte Verfahrensprozesse und Verfahrensanforderungen ein.

Koordinationsstelle für neue Antriebsarten beim VöV

Der Verband öffentlicher Verkehr wird im Auftrag des Bundes eine Koordinationsstelle für neue Antriebsarten im öffentlichen Verkehr schaffen. Das bei verschiedenen Akteuren vorhandene und erworbene Wissen soll dort gesammelt und allen diskriminierungsfrei zugänglich gemacht werden. Die Koordinationsstelle unterstützt den Abstimmungsbedarf bezüglich Kompatibilität und Interoperabilität der Technologien und Systeme. ■

VöV-Generalversammlung 2024

GV in Martigny im Zeichen der öV-Finanzierung und der CO₂-freien Busse

Das Unterwallis war am 5./6. September für zwei Tage der Hotspot des Schweizer öV: An der Generalversammlung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) in Martigny trafen sich über 300 Führungspersonen der öV-Unternehmen und der Zulieferindustrie.

Hauptthemen der zwei Tage: Einerseits die künftige Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs, und andererseits die mit grossen Schritten voranschreitende Umstellung der öV-Busflotten auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben.

wurden Egon Gsponer, Matterhorn Gotthard Bahn; Pierre-Alain Perren, Transports de la région Morges Bière-Cossonay; Jean-Frédéric Python, Compagnie des chemins de fer du Jura; und Laurent Roux, Verkehrsbetriebe Luzern. ■

Wahlen in den Vorstand

Dieses Jahr standen auch Gesamterneuerungswahlen für den Vorstand an. Aus dem Vorstand verabschiedet wurden Denis Berdoz, Transports publics genevois (scheidet am 31.12.2024 aus); Ralf Eigenmann, Verkehrsbetriebe St. Gallen; Thomas Küchler, Schweizerische Südostbahn; Fernando Lehner, Matterhorn Gotthard Bahn; Marco Lüthi, Verkehrsbetriebe Zürich; sowie Daniel Reymond, Travys. Neu in den Vorstand gewählt

Weitere Bilder finden Sie hier:



Der aktuelle Vorstand:





Mehr als 300 Führungskräfte aus dem öV haben an der GV 2024 des VöV in Martigny teilgenommen.





Gute Stimmung unter den GV-Teilnehmenden.



Der aktuelle VöV-Vorstand (nicht auf dem Bild: Laurent Roux, VBL).

**Haben Sie Lust auf mehr
Informationen zum öV
Schweiz?: Die Broschüre
«Fakten & Argumente»
liefert zahlreiche Kennzahlen
der Branche.**

Fakten & Argumente in Deutsch und Französisch kann
in Printform bestellt oder elektronisch gelesen werden:





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern

info@voev.ch
www.voev.ch