

# VöV – Fachtagung Regionalverkehr Willkommen!

Cyrill Weber, Präsident Kommission KRV  
Fabian Schmid, Präsident Kommission KFIN

# VöV – Fachtagung Regionalverkehr

## Tagungsprogramm

- 9:45 Uhr **Tagungseröffnung**  
Cyrill Weber, Fabian Schmid
- 9:50 Uhr **Herausforderungen und Chancen des öV – auch mit Blick auf die Bundesfinanzen**  
Ueli Stüchelberger
- 10:05 Uhr **Themenschwerpunkt Konkrete Umsetzung RPV-Reform**  
**Auswirkungen der RPV-Reform im Bestellverfahren**  
Michel Jampen  
**Zielvereinbarungen RPV: Stand der Umsetzung**  
Marie de Martignac  
**Vorbereitungsarbeiten zur Einführung von Zielvereinbarungen am Beispiel des Kantons Bern**  
Christian Aebi
- 11:05 Uhr **Pause**
- 11:25 Uhr **Vereinfachungen und Transparenz im Offertprozess dank ORBIT – Blick in die Werkstatt**  
Karin Salzmann

- 11:45 Uhr **Update Guidance – Neuerungen, Rechnungslegungsstandards und Anwendungsbeispiele**  
Benno Bucher, Manuela Hutter
- 12:15 Uhr **Stehlunch und Netzwerken**
- 14 Uhr **Themenschwerpunkt Finanzierung**  
**Aktueller Stand Finanzierungsvorlagen auf Bundesebene**  
Martin von Känel  
**Präsentation VöV-Positionspapier «Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs»**  
Fabian Schmid
- 15 Uhr **Podiumsdiskussion – Finanzierung und Anforderungen im Gleichgewicht?**  
Christian Aebi, Serge Collaud, Manuela Hutter, Martin von Känel, Daniel Reinhart, Ueli Stüchelberger (Moderation)  
Publikumsbeteiligung
- 15:45 Uhr **Abschluss und Start Apéro**  
Résumé im Plenum und Ausblick  
Ueli Stüchelberger



# Herausforderungen und Chancen des öV – auch mit Blick auf die Bundesfinanzen

Ueli Stückelberger

**VÖV UTP**

Verband Öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

**VöV-Fachtagung Regionalverkehr**

# **Herausforderungen und Chancen des öV – auch mit Blick auf die Bundesfinanzen**

Olten, 30. Oktober 2024

**Ueli Stückelberger**  
Direktor VöV

# Themen

Ausgangslage

Schwerpunkte VöV

a) Klima/Energie: Umstellung auf E-Busse, b) Steigerung Modalsplit

Bundesfinanzen im Spannungsfeld zu anderen Zielen

Bundesfinanzen: Auswirkungen auf den öV

# Der öV in der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte

Die Schweiz hat den besten öV!

Die Kundinnen und Kunden sind mehr als zurück

Alle Schichten fahren öV

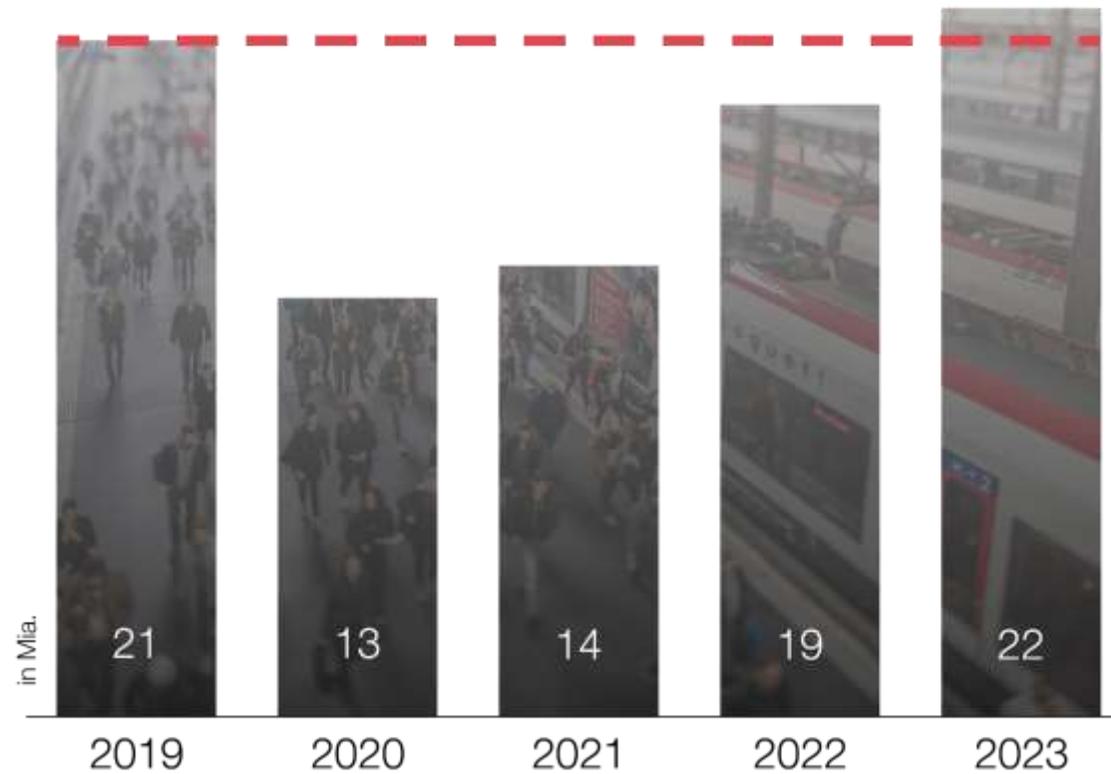
Grosse Breite an Kundenbedürfnissen + -erwartungen

öV-Projekte haben grosse Zustimmung/Akzeptanz

Aber: Viele Noch-Nicht-Kundinnen und -Kunden

# Die öV-Kundinnen und Kunden sind mehr als zurück

## Schienerpersonenkilometer



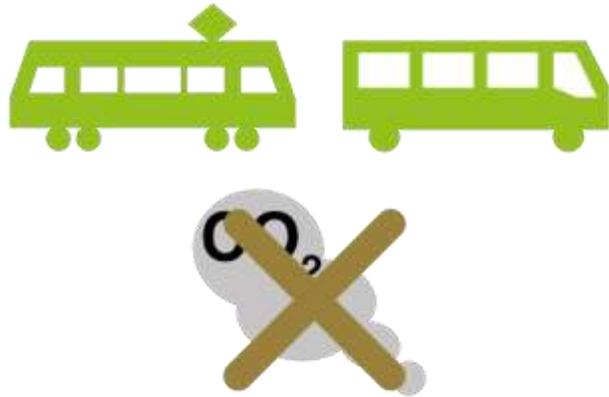
# Schwerpunkte VöV

~~CO<sub>2</sub>~~

MODALSPLIT

# CO<sub>2</sub>/Klima/Energie: Der öV ist Teil der Lösung!

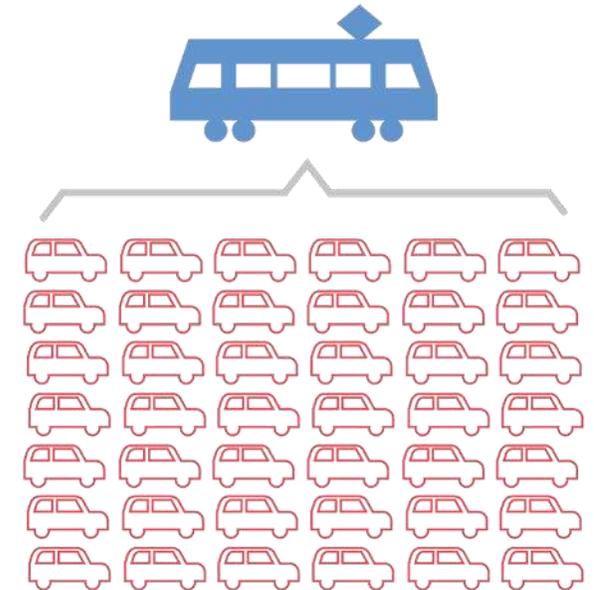
sauber



energieeffizient



wenig Raum/Platz



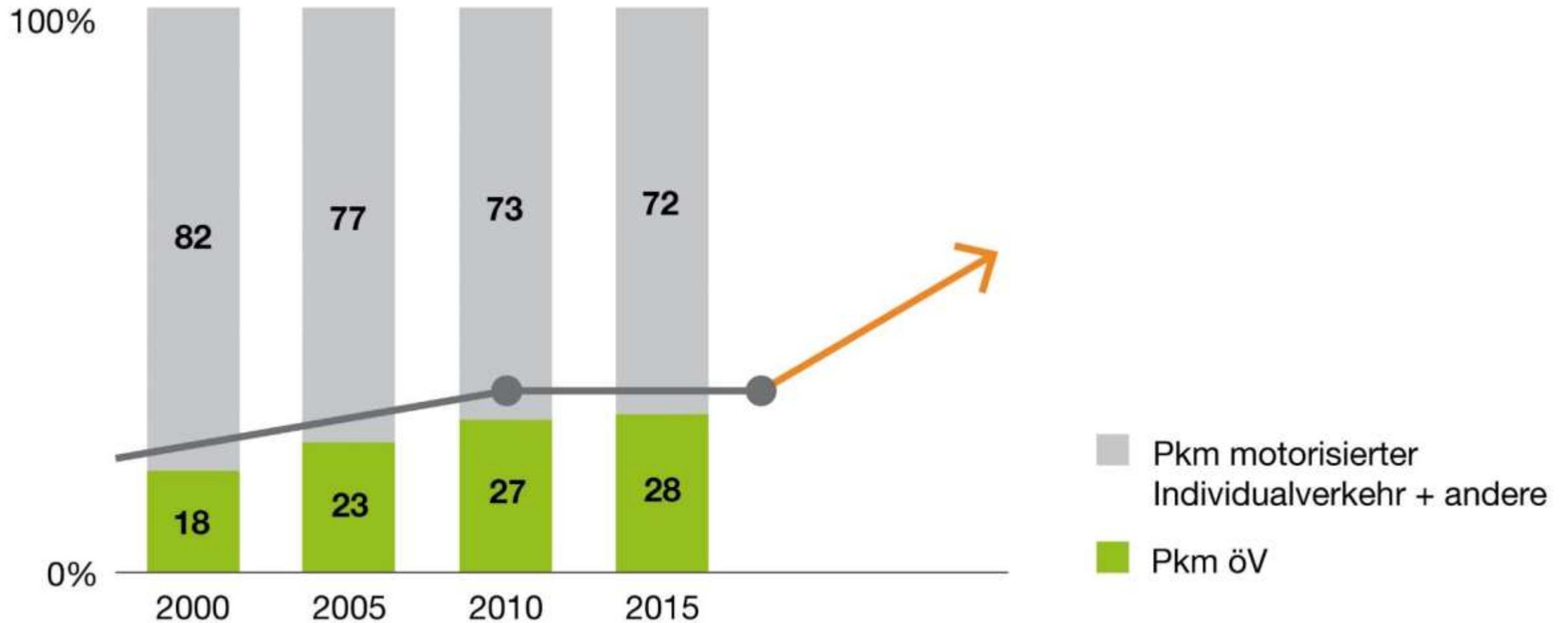
# CO<sub>2</sub>/Klima: Umstellung auf umweltfreundliche Busse



# Nicht nur schöne Ziele - Die öV-Branche handelt



# Modalsplit: Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr



# Potenzial 1: Jugend + Freizeit

- Ziel: Kundenbindung für Jugend (16-25 Jahre)
- GA-Night: ganzes öV-Netz ab 19.00 Uhr:  
1 Jahr/99 CHF
- 4 Jugendliche: 1 Tag/80 CHF
- Begleittageskarte zum GA-Jugend: 20 CHF
- Marketing: andere Kanäle/Social Media



# Potenzial 2: Auf den Freizeitverkehr zugeschnittene Angebote



- Freizeitverkehr heute: tiefer öV-Anteil am Gesamtverkehr
  - Ziele: bequemer, direkter
    - a) neue Angebote
    - b) «Bequemer»
- ➔ Mehr Direktzüge (= weniger umsteigen)

## Beispiele:

- Genève - Bern - Zürich – Chur (IC1, Samstag)
- Biel/Bienne – Ostermundigen –BeO/Brig
- generell: «Flügelzüge»

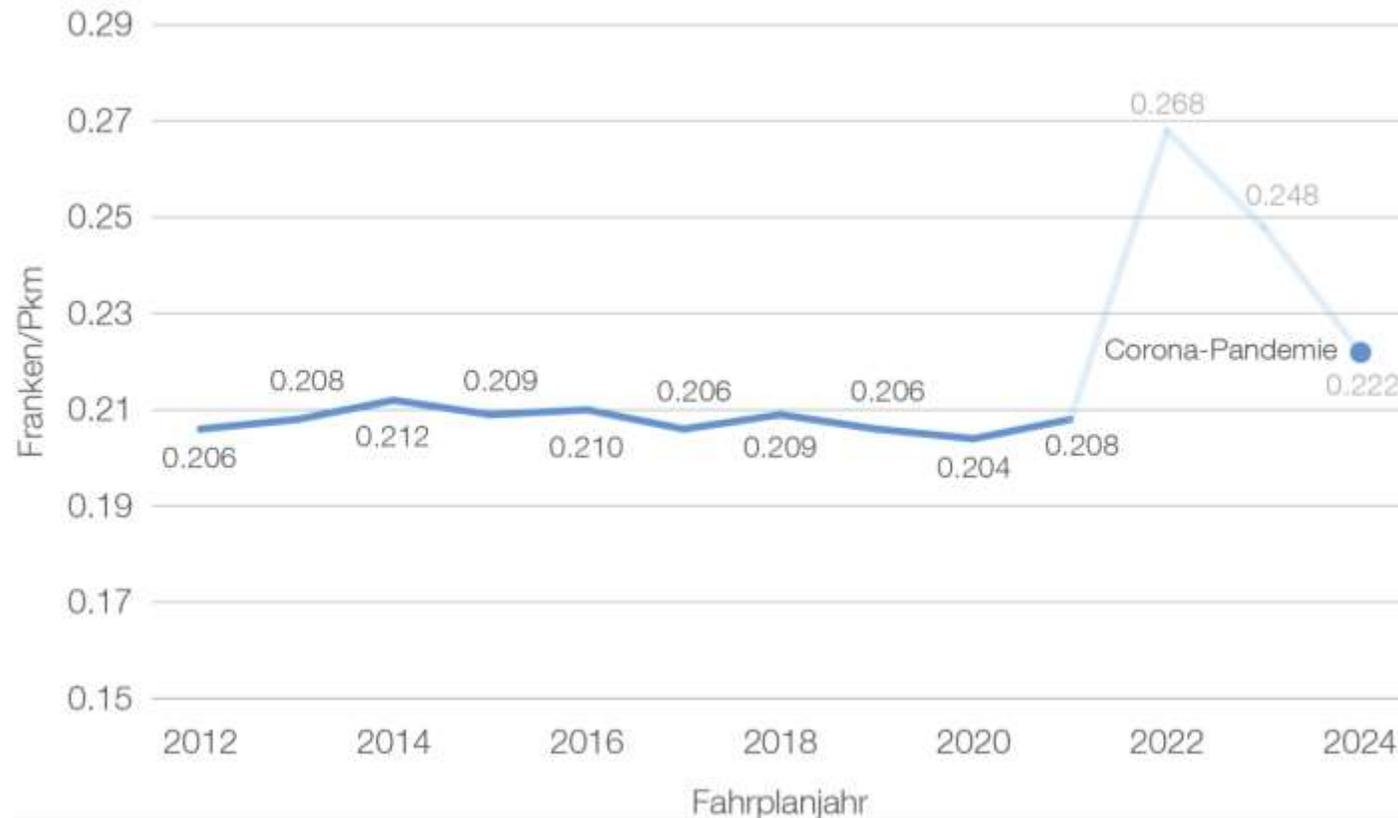
# Finanzierung des RPV und des Ortsverkehrs



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



# Regionaler Personenverkehr: Seit vielen Jahren stabile Abgeltung pro Person und Kilometer



→ Die öV-Branche hat die Kosten im Griff!

Quelle: Allianz pro Schiene

# Blick voraus: Der Mittelbedarf wird steigen



Es gibt drei Hauptgründe:

- a) wachsendes Angebot – für eine wachsende Schweiz
- b) Kostensteigerungen:
  - Steigende Energiepreise, Abschreibung Rollmaterial
  - Steigende Personalkosten, ICT
- c) Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben (+ Ladestationen etc.)/Wegfall der Mineralölsteuerbefreiung (und die Teuerung)

➔ Ursachen der Kostensteigerung: primär exogene Faktoren, die von den Transportunternehmen kaum beeinflussbar sind

# Berechnung des erwarteten Mittelbedarfs bis 2035



- brancheninterne Arbeitsgruppe betr. Berechnung der Kosten
- abgestimmt im VöV-Vorstand
- ➔ Bandbreite der erwarteten Kostensteigerung bis 2035: **+ 30 %** (ohne Teuerung)

Aber: äusserst guter Gegenwert für die ganze Schweiz

# Ziele des Bundes im Spannungsfeld zu den Finanzen



- «Service public»/Grundversorgung  
konkret: Erschliessungsziele im öV
- Klimaziele (CO<sub>2</sub>-frei bis 2050)  
konkret: Dekarbonisierung
- Zielerreichung verursacht Kosten  
⚡ Sparaufträge

# Angespannte Bundesfinanzen



- Neue Aufgaben: höheres Armeebudget, Ukrainehilfe, KITA
- Allgemeine Kostensteigerungen (wie auch im öV)
- Schuldenbremse fordert beim Budget eine «schwarze Null»
- noch Tabu: meccano der Schuldenbremse anpassen, neue Einnahmen suchen

# Sparpaket (Expertengruppe «Gaillard») - Ausgangslage

- Der Bund rechnet in den nächsten Jahren mit strukturellen Defiziten von rund 3 Milliarden Franken pro Jahr.
- Der Bundesrat hat im März 2024 eine Aufgaben- und Subventionsüberprüfung beschlossen und in einem ersten Schritt eine fünfköpfige externe Expertengruppe (Leitung: Serge Gaillard, ehem. Direktor der eidg. Finanzverwaltung) damit beauftragt, Massnahmen zur Bereinigung des Bundeshaushalts vorzulegen.
- Die Expertengruppe hat über 60 Massnahmen identifiziert, mit denen der Bundeshaushalt in den kommenden Jahren um 4 bis 5 Milliarden Franken entlastet werden kann. Weitere Infos und Unterlagen: [Aufgaben- und Subventionsüberprüfung: Bundesrat begrüsst Bericht der Expertengruppe \(admin.ch\)](#)
- Der öV ist massgeblich von den Vorschlägen betroffen (s. nächste Seite)
- Der Bundesrat unterstützt die Vorschläge der Expertengruppe fast vollumfänglich

# Sparpaket Bundesrat zulasten des öV

| Was   | Mio. CHF p.a. (ab 2027) | Priorität (A-C) |
|---|-------------------------|-----------------|
| Reduktion der Einlage in Bahninfrastrukturfonds (BIF)   | 200                     | 2               |
| Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr (= Preiserhöhungen oder Angebotsabbau). Die Massnahme würde auch auf Kantonsseite zu Reduktion in gleichem Ausmass führen. | 58-62                   | 1               |
| Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (CO <sub>2</sub> -Gesetz)   | 30 (ab sofort!)         | 2               |
| Verzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe (CO <sub>2</sub> -Gesetz)   | 46 (ab sofort!)         | 2               |
| NAF: Kürzung der Einlagen   | 96-117                  | n.a.            |
| <b>Total Massnahmen mit Bezug zum öV</b>  | <b>ca. 430 - 455</b>    |                 |

## Medienmitteilung

Bern, 6. September 2024

---

# VÖV lehnt die Sparvorschläge der Experten- gruppe des Bundes betreffend öV ab

**Der Bundesrat hat eine Expertengruppe eingesetzt mit dem Auftrag, Vorschläge zu erarbeiten, wie die strukturellen Defizite des Bundes beseitigt werden können. Gestern hat der Bundesrat den Bericht der Expertengruppe veröffentlicht. Für den Bereich öffentlicher Verkehr (öV) ortet der Bericht ein Sparpotenzial beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie unter anderem bei der Unterstützung des Regionalen Personenverkehrs. Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) lehnt die Sparvorschläge entschieden ab. Der öV der Schweiz benötigt ausreichend Mittel, um die Substanz der Bahninfrastruktur zu erhalten und das Netz gezielt auszubauen. Denn der öV muss den Mobilitätsbedarf der wachsenden Bevölkerung abdecken können. Abgesehen davon: Eine Stagnation des öV oder gar ein Angebotsabbau würde den klima- und energiepolitischen Zielen des Bundes klar widersprechen.**

# Sparen beim Regionalen Personenverkehr und Ortsverkehr wäre der falsche Weg



- Ein guter öV in allen Landesteilen und auch in ländlichen Gebieten sind Teil der «Identität Schweiz»
- **Eine wachsende Schweiz erfordert einen wachsenden öV, was zu höheren Kosten führt**
- Das Wachstum und generell höhere Kosten führen zu erheblichen Kostensteigerungen bei den Unternehmen
- Aber auch: Auch wir/TU müssen **unseren Beitrag** leisten (Effizienz etc.)

# Sparpaket des Bundes: Fazite



- Genügende Bundesmittel für den RPV sind keine Selbstverständlichkeit mehr
- TU/VöV müssen Beitrag für Effizienz leisten
- Glaubwürdigkeit/Vertrauen in TU/VöV ist sehr wichtig
- Es braucht Überzeugungsarbeit, dass die Politik akzeptiert, dass man beim RPV nicht einfach sparen kann, ohne dass es weh tut
- «Verständnis» für öV-Anliegen ist im Parlament grösser als beim Bundesrat

# Themenschwerpunkt Konkrete Umsetzung RPV-Reform

**Michel Jampen**, Sektionschef Personenverkehr BAV

**Marie de Martignac**, Stv. Sektionschefin Personenverkehr BAV, Spezialistin für Zielvereinbarungen

**Christian Aebi**, Co-Präsident KKDÖV, Vorsteher Amt für öffentlichen, Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern

# Auswirkungen der RPV-Reform im Bestellverfahren

Michel Jampen, BAV



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

# Auswirkungen der RPV- Reform im Bestellverfahren

30. Oktober 2024, Michel Jampen



# Inhalt

- Aufgaben- und Subventionsüberprüfung: aktueller Stand
- Auswirkungen Reform auf Bestellverfahren
  - Angebotsgrundsätze
  - Benchmark



# Aufgaben- und Subventionsüberprüfung

- **Regionaler Personenverkehr**
  - Kürzung Bundesbeitrag um 5 % ab 2026.
  - Ziel: Erhöhung des Kostendeckung KDG.
  - Keine Vorgabe des Bundesrates zur Art und Weise des Erreichen des Ziels.
- Vorschlag BAV (in Diskussion): keine Anpassung der bestehenden Schwellenwerte der minimalen Wirtschaftlichkeit (10 / 20 %), neu aber ein zusätzlicher Schwellenwert von 30 % für Angebote über dem Halbstundentakt.
- **CO2-Gesetz (E-Busse/Schiffe und Nachtzüge)**
  - Förderungen aus dem CO2-Gesetz sollen auf 2027 aus Gesetz gestrichen werden
  - Vernehmlassung notwendig
  - BR hat beschlossen, bereits für 2025 und 2026 keinen Kredit zu beantragen. Damit wäre keine Förderung möglich.
  - Diskussionen um allfällige Anpassungen der Massnahmen laufen



# Bestellverfahren 2025/2026

## 2025

- Nach aktueller Einschätzung wird Kredit nicht ganz ausreichen zur vollständigen Mitfinanzierung. Es resultieren voraussichtlich kleinere Kantonsquotenüberschreitungen.
- Zu beachten: Anteil Bund liegt in Summe über 50 %

## 2026

- Finanzielle Unsicherheiten sind sehr hoch (grosse Differenzen im Rahmen der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit)
  - Trennung der Bestellung der Fahrplanjahre 2025 und 2026!
- Informationsschreiben folgt in Kürze



# Revision PBG / Reform RPV

- Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes
- Totalrevision ARPV (inkl. Aufhebung der RKV)
- Änderung von weiteren Verordnungen (v.a. VPB und KPFV)
- Inkraftsetzung auf 1. Januar 2025, Beschluss Bundesrat 16. Oktober 2024
- Umsetzung erstmals für Jahresrechnung 2025 und Bestellverfahren 2027/2028



# Reform RPV: wichtigste Änderungen

- Zielvereinbarungen neu obligatorisch (mit Ausnahmen) (*separates Traktandum*)
  - Ziel: Planungssicherheit erhöhen, gemeinsames Verständnis Besteller-Unternehmen über Entwicklung Angebot und Abgeltungen
- ORBIT: digitale Plattform für Einreichung und Bearbeitung von Offerten und Ist-Rechnung (*separates Traktandum*)
  - Ziel: Erhöhung der Effizienz des Bestellverfahrens (1 System), Erhöhung der Transparenz

# Reform RPV: Kalkulationsstruktur

- Heute: minimale Vorgaben in RKV zur Gliederung von Kosten und Erlösen.
- Neu: detailliertere Vorgaben als Grundlage für das Einreichen von Offerten und Ist-Rechnungen (ORBIT)
- Differenzierung zwischen «Mindeststruktur» und «optionalen» Angaben.

| Kalkulationsstruktur<br>Offerten (Plan) / Ist-Rechnung<br>Kostenbasis = Vollkosten nach Art. 13 RKV |   |  |  |
|---|---|--|--|
| Thema   | nARPV - Mindeststruktur   | Optional   | Inhalt   |
| Verkehrserlöse  | Pauschalfahrausweise (ohne Verbundfahrausweise)                     | - GA<br>- Halbtax (ohne Verbunde)<br>- Tageskarten inkl. Spartageskarten<br>- FVP (GA, Halbtax, Multitageskarten)<br>- Übriges                         | International Pauschal (Eurail, Interrail, Swiss Travel Pass, etc.), Marschbefehl  |
|   | Einzelfahrausweise / Streckenabonnemente (ohne Verbundfahrausweise) | - Einzelfahrausweise (inkl. Sparbillette)<br>- Mehrfahrtenkarten<br>- Streckenfahrausweise (Jahr / Monat)<br>- Gruppentahrausweise<br>- Übriges        | Nationale und internationale Einzelbillette, Sparbillette, Automatisches Ticketing   |
|   | Verbundfahrausweis Verbund x (inkl. Anteil HA)                      | - Jahres- / Monatsabos<br>- Einzelfahrausweis<br>- Mehrfahrtenkarten<br>- Tageskarten<br>- Halbtax<br>- Übriges  |  |
|   | Übrige Verkehrserlöse   | - Gepäcktransport<br>- Veloselbstverlad<br>- Zuschläge<br>- Reservationsgebühren<br>- Erlösminderungen<br>- Erlöse RogF (Anteil Zuschlag)<br>- Übriges | Gepäck<br>Veloselbstverlad<br>Teilweise zuschlagspflichtige Angebote (Panoramawagen), On-Demand-Angebote<br>Insbesondere incoming<br>Minderungen (Passagierrechte)<br>Brutto-Ertrag aus Zuschlägen Reisende ohne gültigen Fahrausweis (RogF), nur Anteil<br>Kosten zur zentralen Einnahmensicherung in die Verwaltungsgemeinkosten<br>Güterverkehr (Standseilbahnen) |
|   |   |  |  |
| Nebenerlöse   | Distributionserlöse (Provisionen Verkauf)                           |  | Erhaltene Provisionen aus dem Billetverkauf  |
|   | Transportentschädigungen  |  | Entschädigungen Privater analog Art. 28 Abs. 4 PBG (z. Bsp. Firmen)  |
|   | Übrige Nebenerlöse  | - Erlöse Extrafahrten<br>- Werbeeinnahmen  | Extrafahrten für Dritte<br>Brutto-Ertrag aus Werbung in Fahrzeugen (Plakataushang/RailPoster), an Betriebsmit-<br>tlerInnen, Bahnhöfen, Eisenbahn, Zählstellen und Stationen   |



# Auswirkungen: Bestellungen

- Neue rechtlichen Grundlagen für Bestellung:
    - historisches Rollmaterial → Bund + Kantone (Art. 33 nARPV)
    - Angebote von nationaler Bedeutung → Bund alleine (Art. 45 nARPV)
  - Bund finanziert ab 2025 aus RPV-Kredit:
    - Koordinationsstelle E-Busse beim VöV
    - Kosten Systemführerschaften SBB/PostAuto in Ausnahmesituationen
    - Innovationen: neu ganze Branche
-



# Auswirkungen: Rechnungslegung

- Rechnungslegungsstandard (i.d.R. SwissGAAP Fer)
  - Überschussverwendung: neu 50 % frei verwendbar, keine Grenzwerte mehr
  - Abschreibungssätze: neu als Empfehlung in neuer Richtlinie (Guidance), Verantwortung liegt bei den TU
  - Guidance: u.a. Nebenerlöse/Nebengeschäfte, Betriebsmittel, Abschreibungen (als Ersatz bisheriger Anhang RKV), Angebotsgrundsätze
-



# weitere Auswirkungen

- Kennzahlen: werden ab 2025 veröffentlicht, Form noch zu definieren
  - Regelung Tariferleichterungen in Tarifverbänden: Mindesterlohniveau von 80 % gilt für alle Verkehrsarten, auch Fernverkehr
-



# Reform RPV - Angebotsgrundsätze

**Ziel:** Überarbeitung der Kriterien für die Festlegung vom Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angebotes (Überangebote)

**Wer:** Arbeitsgruppe Bund – Kantone

## **Rahmenbedingungen:**

- Kriterien für Bus und neu auch für Bahn anwendbar
- Keine grossen Verschiebungen zwischen Bund und Kantonen
- Bei Angeboten bis und mit 18 KP (i.d.R. Grunderschliessung): Angebotsumfang auf VO-Ebene geregelt (Art. 8 Abs. 2 und 3 nARPV) → Weiterführung heutige Praxis mit Tabelle Angebot-Nachfrage
- Umsetzung neue Praxis auf Bestellverfahren 2027/2028



# Reform RPV - Angebotsgrundsätze

## Auftrag:

- Umsetzung und Konkretisierung Art. 8 Abs. 4 nARPV für Angebote über Stundentakt, mit Fokus auf Bst. a.
- Aufnahme der Ergebnisse in bestehender «Richtlinie BAV (Guidance) Bestellung RPV»

| Nachfrage<br>(auf meistbelastetem<br>Teilstück) | Anzahl Kurspaare |
|---|------------------|
| < 32  | Kein Angebot     |
| 32  | 4                |
| 40  | 5                |
| 60  | 6                |
| 80  | 7                |
| 110   | 8                |
| 130   | 9                |
| 160   | 10               |
| 190   | 11               |
| 230   | 12               |
| 260   | 13               |
| 300   | 14               |
| 340   | 15               |
| 390   | 16               |
| 430   | 17               |
| 480   | 18               |
| 500   | 18               |
| 750   | 22               |
| 1'000   | 25               |
| 1'250   | 28               |
| 1'500   | 31               |
| 1'750   | 33               |
| 2'000   | 35               |
| 2'500   | 39               |
| 3'000   | 42               |
| 3'500   | 45               |
| 4'000   | 48               |
| 4'500   | 51               |
| 5'000   | 54               |
| 5'500   | 57               |
| 6'000   | 60               |
| 7'000   | 66               |
| 7'500   | 69               |
| 8'000   | 72               |

Art. 8 Abs. 2 + 3 nARPV  
→ Anwendung bestehende  
Tabelle Angebot-Nachfrage

Art. 8 Abs. 4 nARPV  
→ Erarbeitung neue Kriterien für  
Festlegung Angebotsumfang, mit  
Berücksichtigung der Auslastung  
und Wirtschaftlichkeit



# Reform RPV - Angebotsgrundsätze

## Artikel 8 neue ARPV (heutiger Artikel 7 ARPV)

**Art. 8**                    Umfang des bestellten Angebots

- 1 Bund und Kantone bestellen das Angebot gemeinsam aufgrund der Nachfrage.
- 2 Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich **mindestens 32 Personen pro Tag** befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung mit **4 Kurspaaren** sicher.
- 3 Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich **mehr als 500 Personen pro Tag** befördert, so kann ein Angebot mit einem **durchgehenden Stundentakt mit 18 Kurspaaren** bestellt werden.
- 4 **Das Angebot kann über den Stundentakt hinaus verdichtet werden, wenn:**
  - a. dies **aus Kapazitätsgründen notwendig** ist, soweit eine **genügende Auslastung und Wirtschaftlichkeit** vorliegt;
  - b. es die Ziele der Raumplanung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotenziale erschliessen lassen.
- 5 Vom Angebotsumfang nach den Absätzen 2–4 kann abgewichen werden, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen.
- 6 Bei Seilbahnen, Fahrten auf Verlangen, Bedarfsverkehr, Sammelfahrten oder Anlagen mit automatischem Betrieb bestellen Bund und Kantone das Angebot aufgrund der Betriebszeiten sowie unter Berücksichtigung der jeweiligen Produktionsbedingungen und Kostensituation.
- 7 Angebote, die über den Angebotsumfang nach den Absätzen 2–6 hinausgehen, werden vom Bund nicht abgegolten. Sie können durch die Kantone gestützt auf Artikel 28 Absatz 4 PBG als Angebotsverbesserungen bestellt werden.
- 8 Das BAV legt die Grundsätze für das Angebot im regionalen Personenverkehr in einer Richtlinie fest.

# Zielvereinbarungen RPV: Stand der Umsetzung

## Marie de Martignac





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

# **Fachtagung VöV Regionalverkehr: Zielvereinbarungen RPV: Stand der Umsetzung**

30. Oktober 2024

Marie de Martignac, BAV, Sektion Personenverkehr



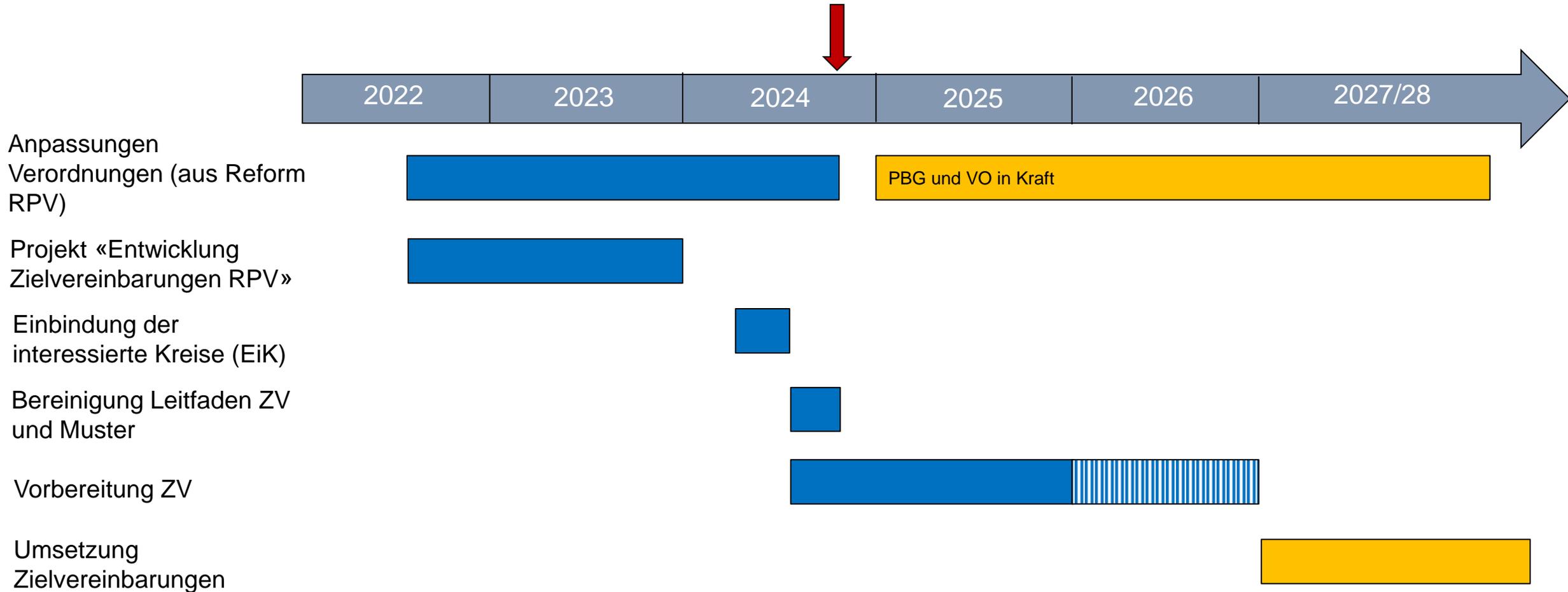
# Auslöser Projekt Zielvereinbarungen im RPV: Reform RPV

## Schweizweite Zielvereinbarungen (ZV) als wesentliches Element der Reform RPV

| PBG Art. 33 Zielvereinbarung  | PBGneu Art. 31a <sup>ter</sup> Zielvereinbarung  |
|---|--|
| <p>1 Die Besteller <b>können</b> für bestellte Verkehrsangebote, die nicht ausgeschrieben werden, mit dem betroffenen Unternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen.</p> <p>2 Die Zielvereinbarung kann namentlich Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Verkehrsangebots enthalten, die das Unternehmen in einem bestimmten Zeitraum erreichen muss. Sie kann Massnahmen für den Fall vorsehen, dass die Ziele nicht erreicht werden.</p> <p>3 Sie kann ein Bonus-Malus-System über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen enthalten.</p> <p>4 Sie wird für eine Dauer von mindestens zwei Fahrplanperioden abgeschlossen</p> | <p>1 Bund und Kantone <b>schliessen für</b> die gemeinsam bestellten Angebote eine Zielvereinbarung mit dem betreffenden Unternehmen ab.</p> <p>2 Sie können darin Folgendes vereinbaren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Angebots;</li><li>b. den Zeitraum, in dem das Unternehmen die Ziele erreichen muss;</li><li>c. Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden;</li><li>d. ein Bonus-Malus-System bezüglich der Qualität und der finanziellen Kennzahlen;</li><li>e. die geplante mittelfristige Entwicklung des Angebots.</li></ul> <p>3 Der Bundesrat regelt die <b>Ausnahmefälle</b>, in denen keine Zielvereinbarung abgeschlossen werden muss.</p> |



# Stand der Umsetzung





# Leitfaden und Muster Zielvereinbarungen

Ziele:

- Umsetzung vereinfachen
- Vorbereitungsaufwand so weit wie möglich senken
- Zielvereinbarungen standardisieren (für das BAV: ca. 90 ZV!).

Keine wesentlichen Anpassungen aufgrund der Konsultation (EiK), eher Präzisierungen/Ergänzungen.

Unterlagen bis Ende November 2024 verfügbar (d, f, i)



# Modeltypen: Grundprinzip und Unterschiede

- **Grundprinzip:** vereinbart werden für 4-6 Jahre
  - Aspekte, die über den Zeitraum einer Bestellperiode hinausgehen, insbesondere Leistungsumfang, Qualitätsziele, zusätzliche Elemente
  - Vorgehen bei veränderten Rahmenbedingungen (Risikoverteilung)
  - Finanzielle Ziele (primär Kosten, ev. auch Erlöse bzw. Abgeltungen), ev. Entwicklungspfad
  - Konsequenzen bei Erreichen/Verfehlen der messbaren Ziele
- **Unterschiede:** verschiedene Verbindlichkeits- und Detaillierungsgrade



# 4 Typen/Modelle

## ZV small

Gemeinsames  
Verständnis  
(Standortbestimmung)  
und mittelfristige  
Entwicklungsstrategie

## ZV medium

Vereinbarung von  
Zielgrößen und  
Konsequenzen bei  
Verfehlung

Abgeltung wird  
aufgrund der PLAN-  
Kosten in der Offerte  
geleistet

## ZV large

Kosten (oder Kosten-  
sätze) werden fix  
vereinbart

Abgeltung wird  
aufgrund der  
vereinbarten Kosten  
geleistet (unabhängig  
von den PLAN-Kosten)

## ZV extra large

Vereinbarung fixer  
Gesamtkosten und  
teilweise Erlöse inkl.  
detaillierter  
Leistungsvorgaben

Ersetzt heutige  
Vergabevereinbarung  
bei Ausschreibungen

zunehmende Verbindlichkeit und Regelungstiefe



# Rückmeldungen EIK

- Vorgehen bei nationale TU
  - Link mit Benchmark CH / Kostenziele
  - Dekarbonisierung : kein Benchmark
  - Angebotsanpassungen, Indexierungen
  - Qualitätsziel (Pünktlichkeit abhängig von ISB, min. Werte)
  - Risikoverteilung
  - Koordination mit Konzessionen / Ausschreibungsplanung
  - Zeitplan Umsetzung
- ➔ Präzisierungen/Ergänzungen in die definitive Version und Schreiben BAV



# Erwartungen BAV

Vorbereitungsarbeiten beginnen !



Standortbestimmung :

- Kosten / Erlöse / Abgeltungen
- Qualität
- Rollmaterial / Flottenstrategie /Depots /Werkstätten
- Energiestrategie
- Zu regelnde Fragestellungen (z.B. Nebenerlöse)
- Konzessionen

Stossrichtung:

- welche Verbesserungen werden gewünscht?
- Welche Ziele sind prioritär?

➔ ZV-Typ gemäss Stossrichtung und Ausgangslage festlegen



# Erwartungen BAV



## Idealerweise

- Phase I und II : Bis Sommer 2025
- Phase III : Bis Dez. 2025 (Vorgaben für die Offerte 2027-2028)

## Empfehlungen

- Abhängig von der Situation in Phase I und den Erfahrungen des Kantons und der Unternehmen: Besser bescheiden anfangen!
- Man muss in der Lage sein, zu überprüfen, ob die gesetzten Ziele erreicht werden: sich auf das Notwendige beschränken!
- Dieses Thema mit einer konstruktiven und pragmatischen Haltung behandeln (ZV = gesetzliche Verpflichtung)



# Vorbereitungsarbeiten zur Einführung von Zielvereinbarungen am Beispiel des Kantons Bern

Christian Aebi

**VÖV UTP**

Verband Öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici



# Zielvereinbarungen

## VöV-Tagung 30. Oktober 2024

Christian Aebi, Amtsvorsteher

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination  
Bau- und Verkehrsdirektion



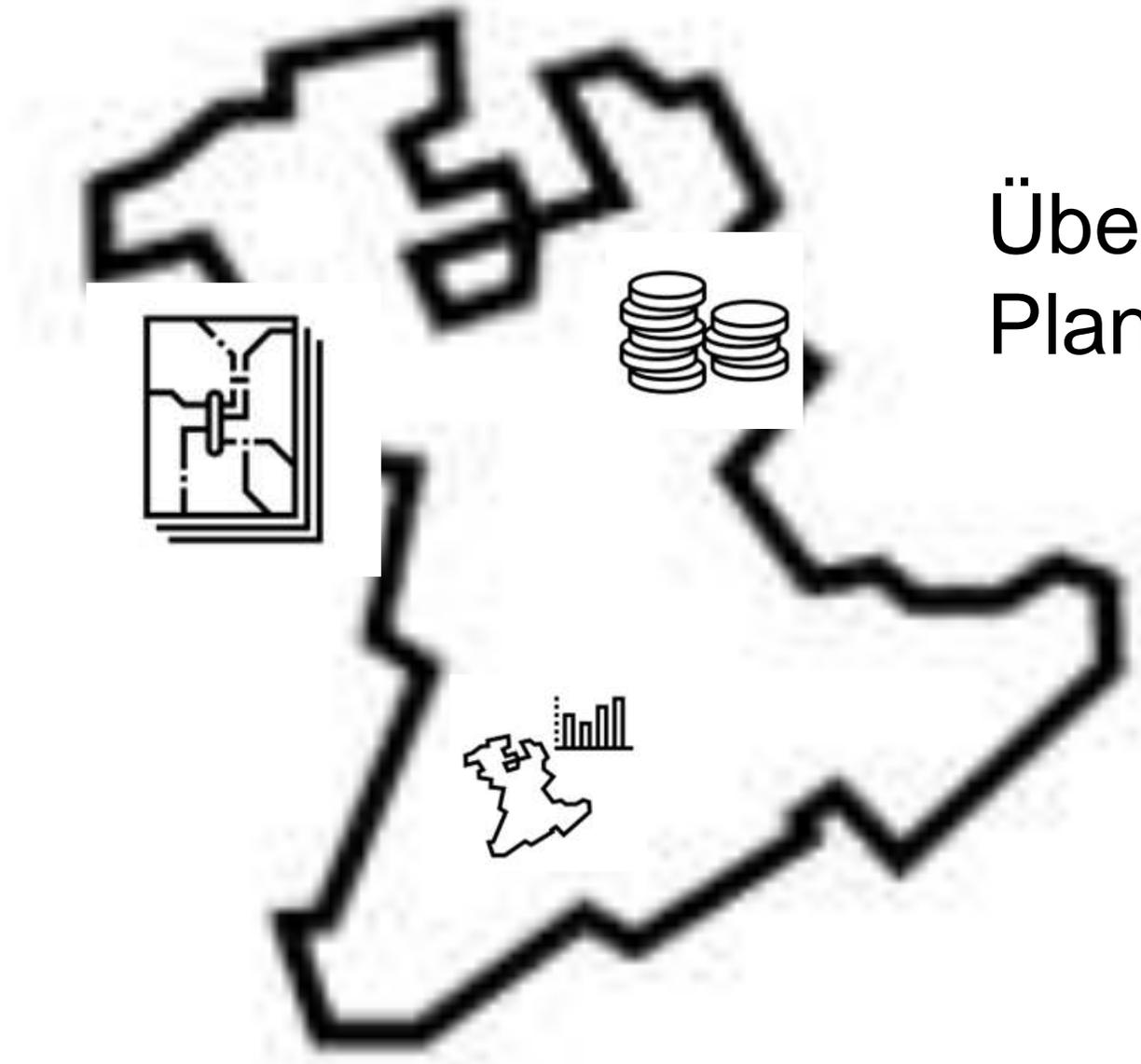
# Kennzahlen Bestellverfahren Kanton Bern

- Rund 370 bestellte ÖV-Linien
- RPV, WBL und OV
- Bahn, Bus, Tram, Standseilbahnen, Luftseilbahnen
- 23 TU mit Bestellverfahren
- 600 Mio. CHF Abgeltungssumme aller (mit)bestellten Linien
- 280 Mio. CHF Abgeltungen zu Lasten Kanton Bern



# Ausgangslage Kanton Bern

- Institutionalisierte Austauschgespräche mit TU
- Zahlreiche TU mit ausschliesslich innerkantonalen Linien
- Langjährige Erfahrungen mit Ausschreibungen und Vergabevereinbarungen
- Mitarbeit bei einem interkantonalen Benchmarking (Vorläufer des BAV-Benchmarking)
- Angebotsplanung durch kantonale Regionen meist unter Mitarbeit der TU
- Instrumente Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit (4 Jahre)



# Übergeordnete Planung



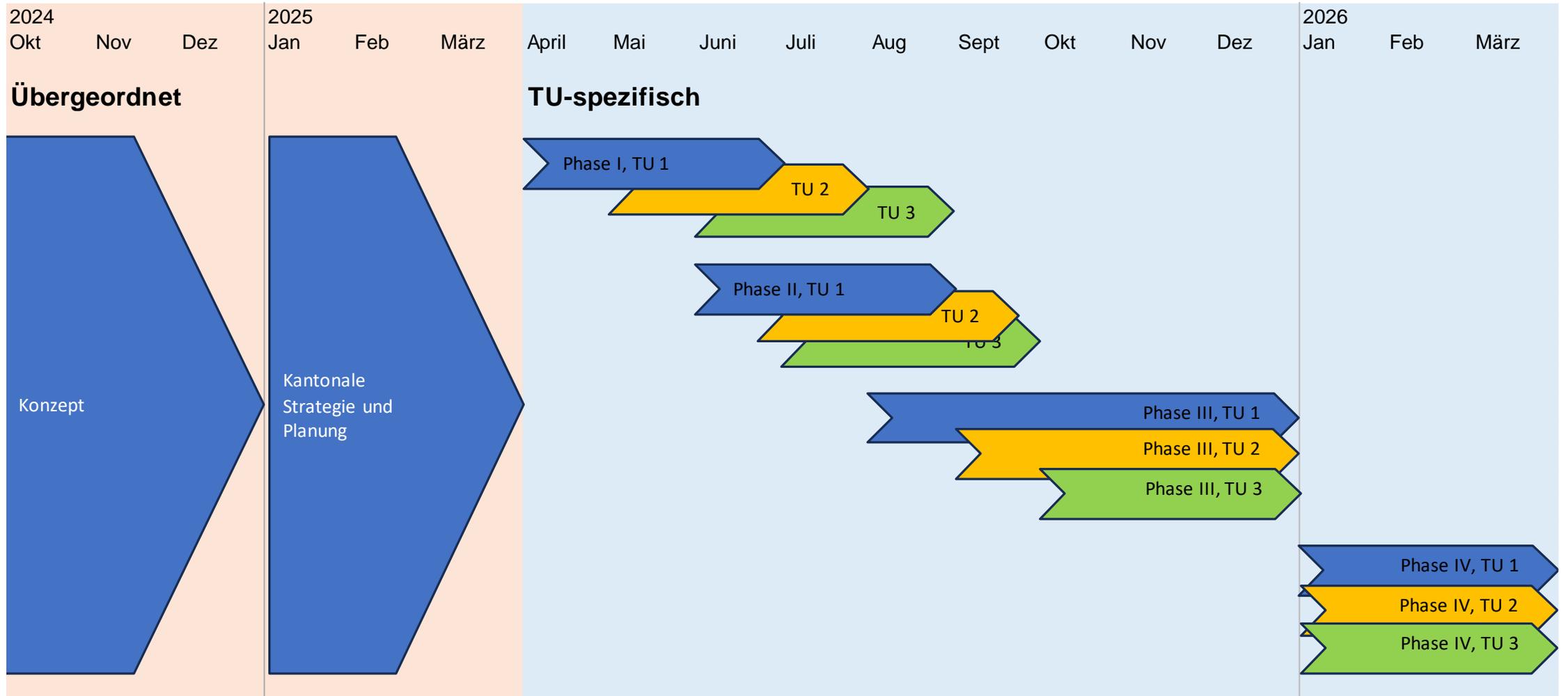
# Zielvereinbarungen

- Kanton Bern hat bisher noch keine Zielvereinbarungen abgeschlossen
- Zielvereinbarungen sollen alle vom Kanton Bern bestellten Linien umfassen (d.h. RPV, WBL und OV)
- Voraussichtlich Lead bei 14 ZV mit TU

Erstmalige Durchführung des Prozesses, Nebenziele:

- Erfahrungen sammeln
- Prozess kennenlernen

# Zeitplan Zielvereinbarungen

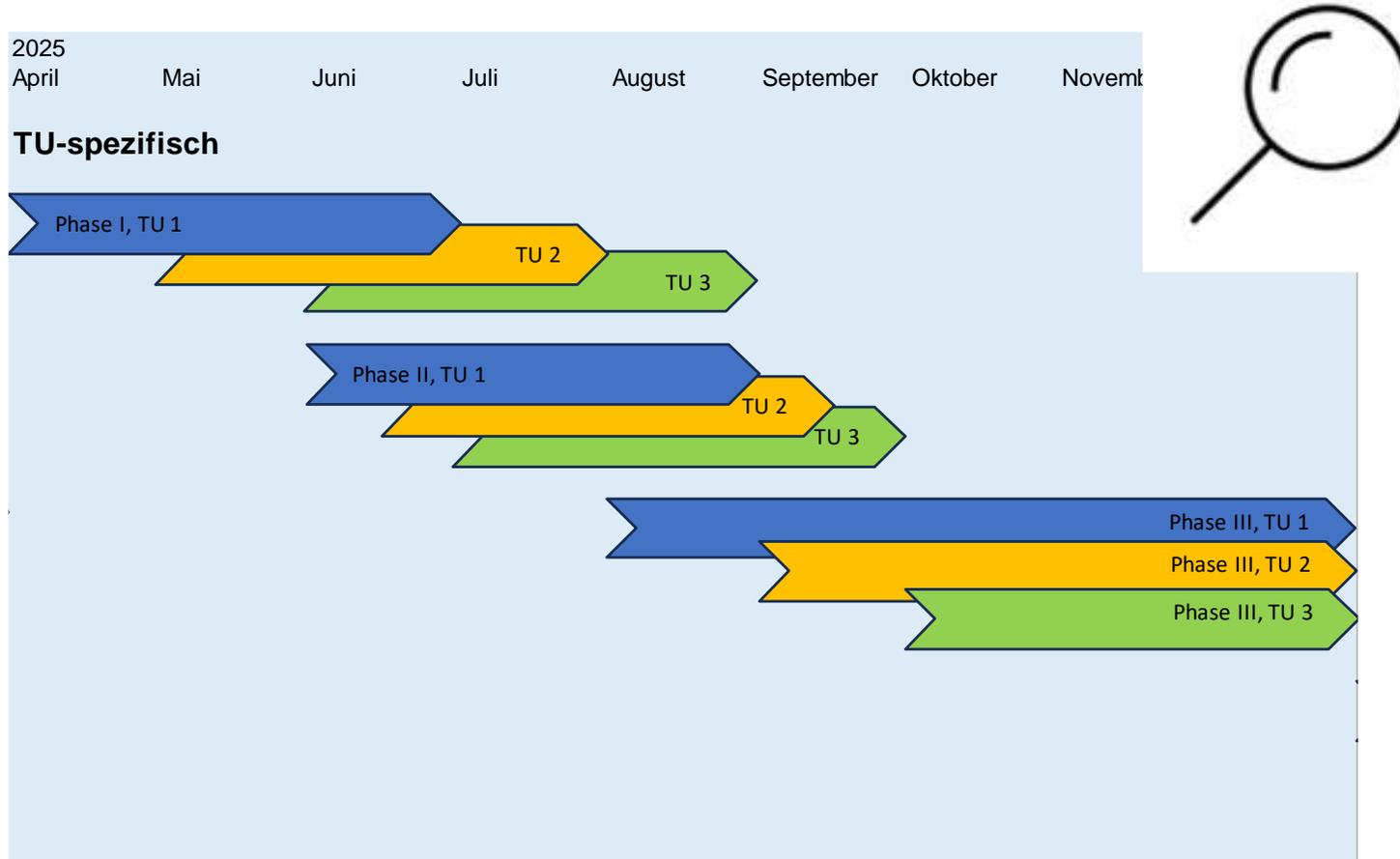




# Grundsätzliche Ausrichtung

- Pragmatisches Vorgehen und konstruktiven Prozess anstreben
- Ziele einvernehmlich festlegen
- Laufzeit von 6 Jahren
- ZV small steht im Vordergrund

# TU-spezifische Planung durch Besteller



# Mögliche Inhalte der Zielvereinbarungen

- Allgemeine Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen Besteller und TU festlegen
- Zusammenarbeit zwischen den TU fördern
- Harmonisierung von technischen Systemen zwischen TU
- Umgang mit historischen Fahrzeugen
- Umgang mit Reserven
- Vorgehen Dekarbonisierung



# Folgerung: Auch mit ZV den Fokus nicht verlieren!



- ÖV ist Service public. Die Steuergelder müssen zweckmässig eingesetzt werden.
- Effiziente Erbringung dieser Service public-Dienstleistung ist die Kernaufgabe der TU.
- Der ÖV ist und bleibt einer politischen Steuerung unterworfen.
- Tun wir das Richtige richtig.



# Kontakt

Christian Aebi

[christian.aebi@be.ch](mailto:christian.aebi@be.ch)

+41 31 633 37 19



**Vereinfachungen und Transparenz im Offertprozess dank ORBIT –  
Blick in die Werkstatt**  
Karin Salzmann

**VÖV UTP**

Verband Öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

# ORBIT

30. Oktober 2024



# Inhalt

- Ausgangslage
- Ziel
- Arbeiten bis heute
- Prototyp





# ORBIT - Ausgangslage

*Offerten / Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr / Besteller / Ist-Rechnung / Transportunternehmen*

- Im Rahmen der Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) soll das heutige System im Regionalen Personenverkehr (RPV) weiterentwickelt werden. Das Bestellverfahren und die Prüfung der Jahresrechnung soll im RPV vereinfacht und effizienter werden.
  - Die heutige Arbeitsweise im Bestellverfahren und der subventionsrechtlichen Prüfung ist durch häufige Doppelbearbeitungen und diversen manuellen Tätigkeiten in verschiedenen Medien und Systemen charakterisiert.
  - Das Bestellverfahren und die Controlling-Prozesse werden ab der Offertperiode 2027/2028 digitalisiert und eine gemeinsame, digitale Fachanwendung wird eingeführt.
-



# ORBIT - Ziel

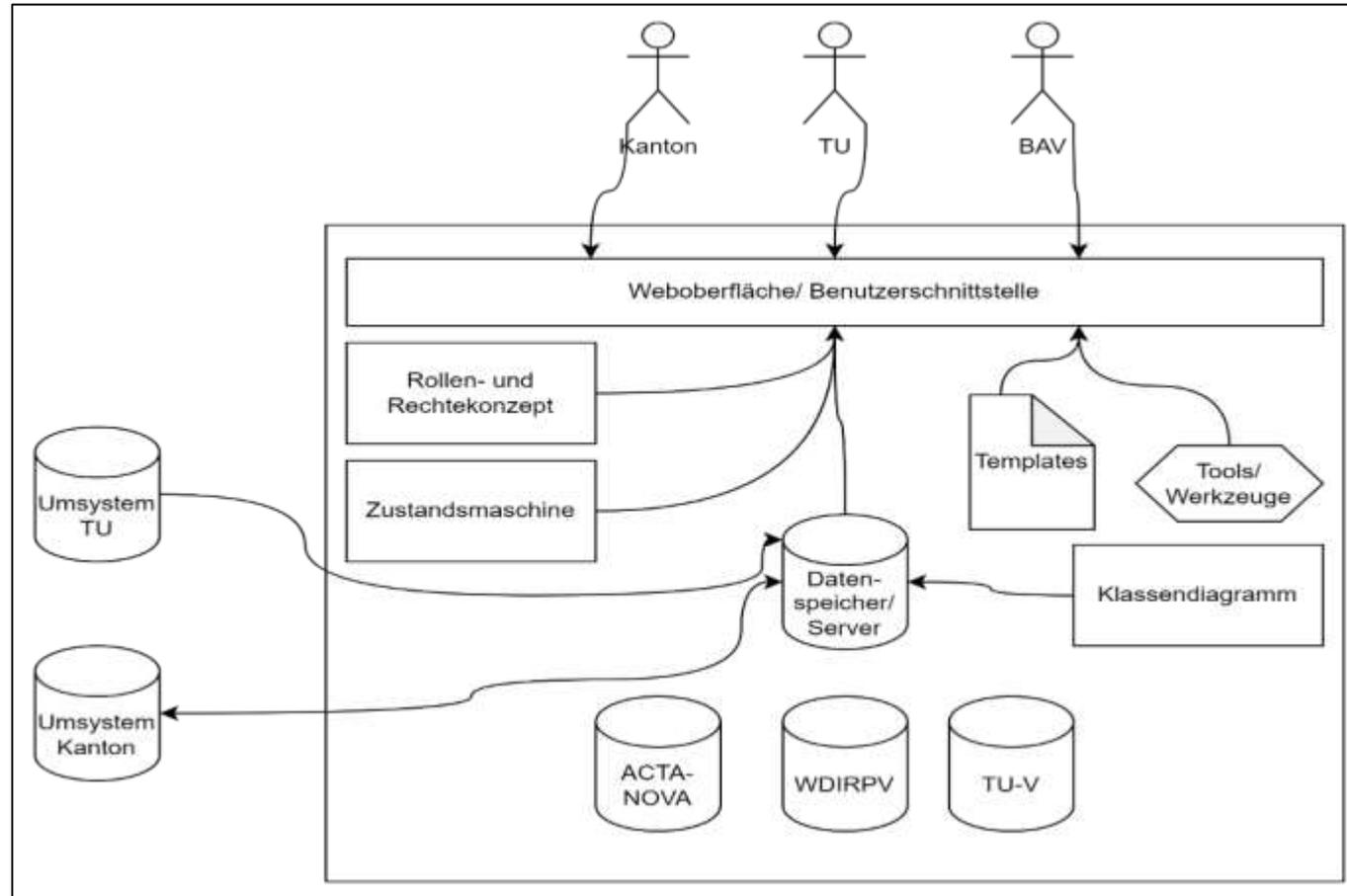
*Offerten / Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr / Besteller / Ist-Rechnung / Transportunternehmen*

- Die digitale Lösung ist eine Plattform für die gemeinsame Bearbeitung und den Informationsaustausch zwischen den Beteiligten d.h. Offerten und Jahresrechnung inkl. aller notwendigen Dokumente werden dem BAV, den Kantonen und wo relevant den Gemeinden (Ortsverkehr) über die digitale Lösung für die Prüfung und Bearbeitung zur Verfügung gestellt.
  - Die TUs haben entweder die Möglichkeit, Offerten und Jahresrechnungen über eine manuelle Benutzerschnittstelle einzureichen oder über eine technische Schnittstelle die Daten und Unterlagen direkt aus ihren eigenen Systemen zu übermitteln.
  - Der Bearbeitungsprozess des Bestellverfahrens wie auch der subventionsrechtlichen Prüfung werden effizienter und standardisierter und die die Bearbeitungs- und Durchlaufgeschwindigkeit der betroffenen Prozesse durch die digitale Lösung werden erhöht.
-



# ORBIT – Ziel

Offerten / *Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr* / *Besteller* / *Ist-Rechnung* / *Transportunternehmen*



# ORBIT – Arbeiten bis heute

*Offerten / Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr / Besteller / Ist-Rechnung / Transportunternehmen*

- Während mehreren halbtägigen Workshops wurden IST- und SOLL-Prozesse des Bestellverfahrens und der subventionsrechtlichen Prüfung erarbeitet.
  - Bei der Prozessstrukturierung wurde darauf geachtet, heute existierende Doppelbearbeitungen zu vermeiden und Verantwortlichkeiten bei der Prozessbearbeitung abzugrenzen.
  - Dokumente, wie «Digital Design Brief, Lösungsdesignkonzept und Systemdesignkonzept» wurden erstellt sowie «Use Case» beschrieben.
  - Die initiale Backlogstruktur wurde erstellt und viele User Stories bereits verfasst.
  - **=> Ein klickbarer Prototyp wurde nach Vorgaben des Bundes programmiert**
-



# ORBIT – Prototyp

[Offerten](#) / [Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr](#) / [Besteller](#) / [Ist-Rechnung](#) / [Transportunternehmen](#)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT

Bundesamt für Verkehr BAV | BLS



DE

[Offerten](#)

[Jahresrechnung](#)

[Angebotsvereinbarungen](#)

[Stammdaten](#)

[Contact](#)

[Support](#)

## Herzlich Willkommen!

Pellentesque convallis accumsan suscipit aliquet eu diam quis nulla turpis.

In mus massa lectus laoreet sed semper bibendum id.

laculis purus malesuada porttitor aliquam pulvinar.



### Offerten

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Jahresrechnung

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Angebotsvereinbarungen

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



### Stammdaten

Secondary text

Contrary to popular belief, Lorem Ipsum is not simply random text. It has roots in a piece of classical Latin literature



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS



DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾

Contact Support

[Homepage](#) > Offerten

Offerte-Dossier erstellen

Search

Bestehende Offerten-Dossier

| <input type="checkbox"/> | Dossier-Nr ↓ | Eingangsdatum | Status               | Fahrplanperiode | Fahrplanjahr | Federführender Kan... |   |
|--------------------------|--------------|---------------|----------------------|-----------------|--------------|-----------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | In Bearbeitung       | 2025/2026       | 2025         | ZH                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | In Bearbeitung       | 2025/2024       | 2024         | SG                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2024/2023       | 2023         | ZH                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2023/2022       | 2022         | ZH                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2022/2021       | 2021         | ZH                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2021/2020       | 2020         | BE                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2020/2019       | 2019         | SG                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2019/2018       | 2018         | LU                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2018/2017       | 2017         | SG                    | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025    | Angebotsvereinbar... | 2017/2016       | 2016         | AG                    | ▾ |

Items per page 10 ▾

1 – 10 of 237





# ORBIT – Prototyp

Offerten / *Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr* / *Besteller* / *Ist-Rechnung* / *Transportunternehmen*

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾ Contact Support

Homepage > Offerten Offerte-Dossier erstellen

Bestehende Offerten-Dossier

| <input type="checkbox"/> | Dossier-Nr ↓ | Eingangsdatum   | Status                | Fahrplanperiode | Fahrplanjahr           | Federführender Kan...   |   |
|--------------------------|--------------|-----------------|-----------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | In Bearbeitung        | 2025/2026       | 2025                   | ZH                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | In Bearbeitung        | 2025/2024       | 2024                   | SG                      | ▴ |
| Linie                    | Linien-ID    | Status          | Version               | Verkehrsmittel  | Gültige Linien-Offerte | Alternative Linien-O... |   |
| L01                      | 1234         | Inhalt erstellt | 01                    | Normalspur      | Ja                     | Nein                    |   |
| L02                      | 1234         | Inhalt erstellt | 02                    | Normalspur      | Ja                     | Nein                    |   |
| L03                      | 1234         | Inhalt erstellt | 01                    | Normalspur      | Ja                     | Nein                    |   |
| L04                      | 1234         | Inhalt erstellt | 01                    | Normalspur      | Ja                     | Nein                    |   |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2024/2023       | 2023                   | ZH                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2023/2022       | 2022                   | ZH                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2022/2021       | 2021                   | ZH                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2021/2020       | 2020                   | BE                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2020/2019       | 2019                   | SG                      | ▾ |
| <input type="checkbox"/> | 56710        | 20.08.2025      | Angebotsvereinbaru... | 2019/2018       | 2018                   | LU                      | ▾ |



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

 DE ▾

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten ▾ Contact Support

Homepage > Offerten > OD 56710 Dossier einreichen

Dossier Rückfragen

Dossier-Nr: 56710      Eingangsdatum: 20.08.2025      Status: **In Bearbeitung**

Fahrplanperiode: 2025/2026      Fahrplanjahr: 2025      Federführender Kanton: ZH

Linien Dokumente Mittelfristplan Historie

| <input type="checkbox"/> | Linie ↓ | Linien-ID | Status          | Version | Verkehrsmittel | Gültige Linien-Offert | Alternative Linien-O |   |
|--------------------------|---------|-----------|-----------------|---------|----------------|-----------------------|----------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | L01     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |
| <input type="checkbox"/> | L02     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |
| <input type="checkbox"/> | L03     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |
| <input type="checkbox"/> | L04     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |
| <input type="checkbox"/> | L05     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |
| <input type="checkbox"/> | L06     | 1234      | Inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                 |  |



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

The screenshot displays the ORBIT web application interface. At the top left, the logo of the Swiss Confederation is shown alongside the text: "Schweizerische Eidgenossenschaft", "Confédération suisse", "Confederazione Svizzera", and "Confederaziun svizra". To the right, the application title "ORBIT" and the organization "Bundesamt für Verkehr BAV | BLS" are displayed. In the top right corner, there is a user profile icon and the language setting "DE".

The main navigation bar includes the following items: "Offerten", "Jahresrechnung" (which is the active page), "Angebotsvereinbarungen", and "Stammdaten" with a dropdown arrow. On the right side of the navigation bar, there are links for "Contact" and "Support".

Below the navigation bar, the breadcrumb trail shows "Homepage" and "Jahresrechnung". A dark button labeled "Jahresrechnung anlegen" is located in the top right corner of the main content area.

The section "Bestehende Jahresrechnungen" (Existing Annual Accounts) contains five cards representing the years 2022 through 2026. Each card features a document icon and the year. The status for each year is as follows:

- 2026: **In Bearbeitung** (In Progress)
- 2025: **Abgeschlossen** (Completed)
- 2024: **Abgeschlossen** (Completed)
- 2023: **Abgeschlossen** (Completed)
- 2022: **Abgeschlossen** (Completed)



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / Ist-Rechnung / Transportunternehmen

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten

Contact Support

Homepage Jahresrechnung 2026 **Jahresrechnung einreichen**

Dossier

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien **Dokumente** Ergebnisübersicht

| <input type="checkbox"/> | Linie ↓ | Linien-ID | Status          | Version | Verkehrsmittel | Gültige Linien-Off... | Alternative Linien-... | Auswertungen |
|--------------------------|---------|-----------|-----------------|---------|----------------|-----------------------|------------------------|--------------|
| <input type="checkbox"/> | L01     | 1234      | inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |
| <input type="checkbox"/> | L02     | 1234      | inhalt erstellt | 02      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |
| <input type="checkbox"/> | L03     | 1234      | inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |
| <input type="checkbox"/> | L04     | 1234      | inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |
| <input type="checkbox"/> | L05     | 1234      | inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |
| <input type="checkbox"/> | L06     | 1234      | inhalt erstellt | 01      | Normalspur     | Ja                    | Nein                   |              |



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten

Contact Support

Homepage | Jahresrechnung | 2026 Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710      Beteiligte Kantone: ZH, SG      Geschäftsjahr: 2027      Transportunternehmen: BLS

Linien **Dokumente** Ergebnisübersicht

| Art   | Datei                   | Relevant |
|---|-------------------------|----------|
| Erklärung der Einhaltung der subventionsrechtlichen Grundsätze      | datei.pdf               | Ja       |
| Bericht über die Spezialprüfung                                     | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Ausführlicher Revisionsbericht an den Verwaltungsrat                | Keine Datei hinzugefügt | Nein     |
| Geschäftsbericht  | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Bilanz  | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Erfolgsrechnung   | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Anhang zur Jahresrechnung   | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Abgrenzungen zur Finanzbuchhaltung pro Sparte                       | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |
| Detaillierte Anlagen- und Abschreibungsrechnung                     | Keine Datei hinzugefügt | Nein     |
| Nachweis über Desinvestitionen von Anlagen der abgegoltenen Sparten | Keine Datei hinzugefügt | Ja       |



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung **Angebotsvereinbarungen** Stammdaten Contact Support

Homepage > Jahresrechnung > 2026 Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien Dokumente **Ergebnisübersicht** Tabelle erweitern

| Erlöse   | RPV Plan        | RPV Ist         | RPV Kor...      | RPV Tot...      | WBL Plan        | Total Ist |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Verkehrserlöse                                       | 15              | 16              | nicht erfasst   | 16              | 1               | 00000     |
| Nebenerlöse  | 12              | 2               | nicht erfasst   | 2               | 1               | 00000     |
| Kosten   | 25              | 25              | nicht erfasst   | 25              | 1               | 00000     |
| Abgeltungen  | 5               | 5               | nicht erfasst   | 5               | 1               | 00000     |
| Art. 28 Abs. 4 PBG - Zusatzangebote                  | 0               | 0               | nicht erfasst   | 0               | 1               | 00000     |
| Art. 28 Abs. 4 PBG - Überangebote (nur Ist-Rechnung) | 0               | 0               | nicht erfasst   | 0               | 1               | 00000     |
| Art. 28 Abs. 3 PBG/ Abgeltung Autoverlad             | 0               | 0               | nicht erfasst   | 0               | 1               | 00000     |
| Art. 28 Abs. 1 PBG                                   | 5               | 0               | nicht erfasst   | 0               | nicht vorhanden | 00000     |
| Art. 51 EBG  | nicht vorhanden | 00000     |
| Betriebliches Ergebnis                               | 0               | 2               | 0               | 0               | 1               | 00000     |
| Ausserordentliches Ergebnis                          | nicht erfasst   | nicht erfasst   | nicht erfasst   | 0               | nicht erfasst   | 00000     |
| Spartenergebnis                                      | 0               | nicht vorhanden | nicht vorhanden | 0               | 0               | 00000     |
| Mindestzuweisung nach Art. 36 PBG                    | nicht vorhanden | nicht vorhanden | nicht vorhanden | 0               | nicht vorhanden | 00000     |
| Effektive Zuweisung                                  | nicht vorhanden | nicht vorhanden | nicht vorhanden | nicht erfasst   | nicht vorhanden | 00000     |



# ORBIT – Prototyp

Offerten / **Regionaler und weiterer bestellter Personenverkehr** / **Besteller** / **Ist-Rechnung** / **Transportunternehmen**

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

ORBIT  
Bundesamt für Verkehr BAV | BLS

DE

Offerten Jahresrechnung Angebotsvereinbarungen Stammdaten

Contact Support

Homepage > Jahresrechnung > 2026

Jahresrechnung einreichen

Linie-Offerte

Dossier-Nr: 56710 Beteiligte Kantone: ZH, SG Geschäftsjahr: 2027 Transportunternehmen: BLS

Linien Dokumente Ergebnisübersicht

### Jahresrechnung einreichen

Sed ut perspiciatis unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium, totam rem aperiam, eaque ipsa quae ab illo inventore veritatis et quasi architecto beatae vitae dicta sunt explicabo.

Datenschutzerklärung & Eidesstattliche Erklärung bestätigen

Abbrechen Bestätigen

Tabella erweitern

|  | WBL Plan        | WBL Ist         |
|--|-----------------|-----------------|
| Erlöse   |                 |                 |
| Verkehrserlöse                                       | 6               | 1               |
| Nebenerlöse  | 2               | 1               |
| Kosten   | 25              | 1               |
| Abgeltungen  | 5               | 1               |
| Art. 28 Abs. 4 PBG - Zusatzangebote                  | 0               | 1               |
| Art. 28 Abs. 4 PBG - Überangebote (nur Ist-Rechnung) | 0               | 1               |
| Art. 28 Abs. 3 PBG/ Abgeltung Autoverlad             | 0               | 1               |
| Art. 28 Abs. 1 PBG                                   | 0               | nicht vorhanden |
| Art. 51 EBG  | nicht vorhanden | nicht vorhanden |
| Betriebliches Ergebnis                               | 0               | 1               |

# Update Guidance – Neuerungen, Rechnungslegungsstandards und Anwendungsbeispiele

Benno Bucher, Manuela Hutter

**VÖV UTP**

Verband Öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# So wollten wir uns nicht fühlen ...

(Präsentation KRV vom 11.11.2022)



....und tun es (hoffentlich)  
jetzt auch nicht!

## Erfahrungen in der Anwendung Der Guidance-Richtlinien BAV

Benno Bucher – 30.10.2024



# Die Umsetzung setzt die bisherige Praxis in keiner Weise in Frage, setzt aber den bewussten Umgang mit ihr voraus!

## Grösster Handlungs- und Klärungsbedarf

Bestellung RPV

- Abschliessende Klärung der vom Bund mitfinanzierten Angeboten

Verrechnungspreise für konzerninterne Leistungen

- Preisbildung in kaskadierenden Wertschöpfungsketten

Anrechenbarkeit von Kosten

- Klärung der Prüfkriterien von Werteflüssen bei gemischter Produktion von konzessionierten und nicht-konzessionierten Leistungen

Seilbahninvestitionen

Stille Reserven

Kalkulationsstruktur

- Homogenisierung potentiell unterschiedlicher Ansprüche der einzelnen Kantone

publiziert

Nebengeschäft / Nebenerlöse

- Klärung der Allokationsprinzipien von Produktionskapazitäten

Rechnungslegungsstandard

- Deklaration (BAV-)gewünschter Abweichungen vom Standard

Veräusserung von Grundstücken

- Klärung des Umgangs in vom Standard abweichenden Geschäftsstrukturen (auch mit Blick auf Betriebsmittelübertragung)

...

---

**Guidance  
Rechnungslegungs-  
standard  
VöV–Fachtagung  
Regionalverkehr 30.10.2024**

## Neue Richtlinie

---

- Das BAV hat die neue Richtlinie Guidance «Rechnungslegungsstandard» im Entwurf erstellt.
- Die Jahresrechnungen müssen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Dies geschieht durch die Anwendung eines anerkannten Rechnungslegungsstandards.
- Zugelassene Rechnungslegungsstandards:
  - International Financial Reporting Standard (IFRS)
  - Fachempfehlung zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER)
  - United States Generally Accepted Accounting Principles (US GAAP)
  - International Public Sector Accounting Standards (IPSAS)
  - Harmonisiertes Rechnungslegungsmodell 2 (HRM2)

## Ausgenommene Unternehmen

---

- Grundsätzlich sind alle Transportunternehmen (TU) und Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) verpflichtet Swiss GAAP FER anzuwenden.
- Ausnahmen:
  - Wenn ein anderer anerkannter Rechnungslegungsstandard angewendet wird
  - Wenn jährlich weniger als CHF 1 Mio. Abgeltungen bezogen und dementsprechend keine subventionsrechtliche Prüfung durchgeführt wird und keine Sparte Nebengeschäft vorhanden ist
  - Wenn der Sitz im Ausland ist.

---

## Einführung Swiss GAAP FER

## Voraussetzungen

---

Jede Umstellung auf einen anderen Rechnungslegungsstandard ist mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden:

- Interne und externe Ressourcen werden benötigt → im Budget einplanen
  - Ein realistischer Zeitplan ist zu erstellen → rechtzeitig mit Umstellung beginnen
  - Buchhaltungssysteme/ERP müssen angepasst werden
  - Betroffene Mitarbeitende müssen einbezogen und geschult werden
- Die Einführung eines neuen Rechnungslegungsstandards ist als Projekt zu führen, insbesondere wenn ein integriertes ERP-System im Einsatz ist

# Vorgeschlagener Zeitplan Entwurf Guidance

---

- Guidance in Kraft per 01.01.2025
- Anwendbar für :
  - Jahresabschluss 2027
  - Bestellverfahren 2027/2028
  - Leistungsvereinbarung (*nicht erwähnt*)

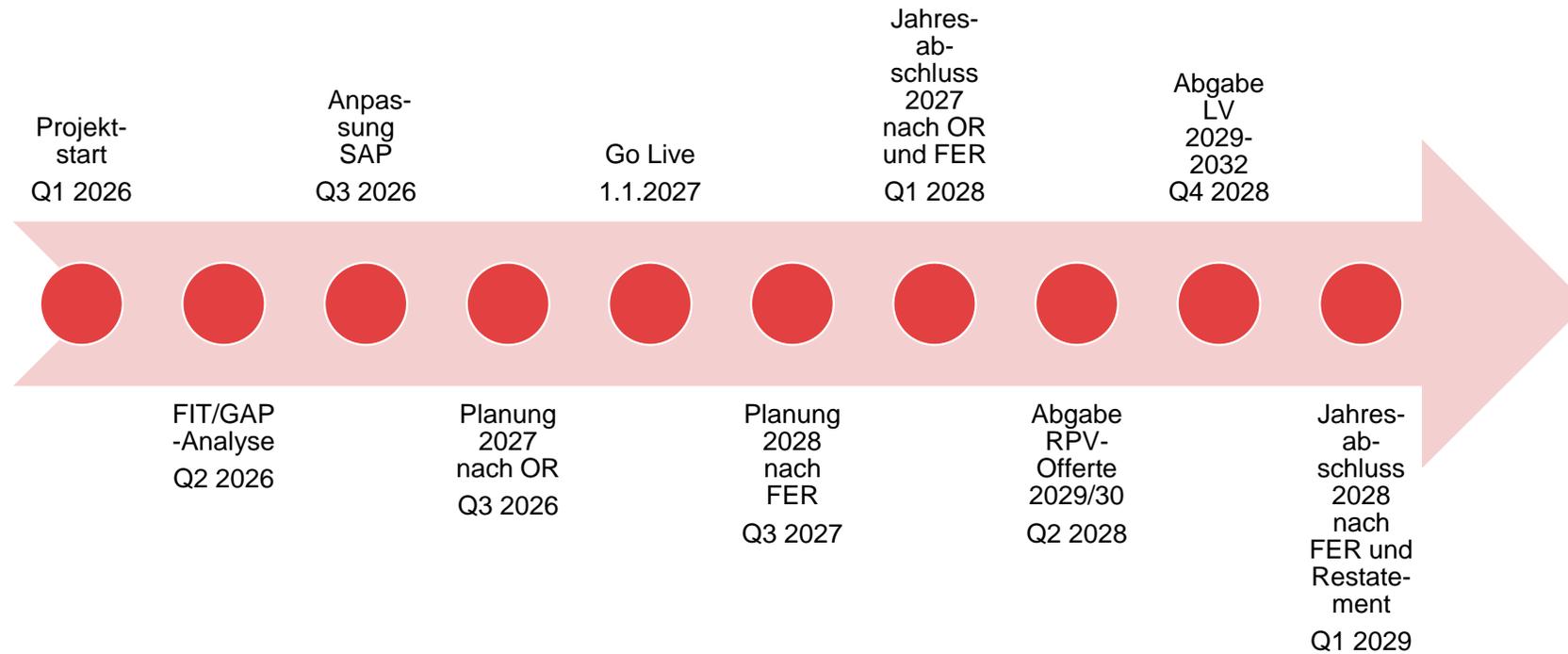
## Zeitliche Abhängigkeiten

### Erster Jahresabschluss nach FER

---

- Swiss GAAP FER verlangt mit der Jahresrechnung einen Vorjahresvergleich, auch für die erstmalige Anwendung.
- Der Vorjahresvergleich bedingt eine Eröffnungsbilanz auf Basis von Swiss GAAP FER.
- Somit sind für den ersten Jahresabschluss nach Swiss GAAP FER eine Eröffnungsbilanz und zwei darauffolgende Geschäftsjahre notwendig.
- Die Planung muss bereits auf dem neuen Rechnungslegungsstandard erstellt werden und dient auch als Basis für die RPV-Offerte und Leistungsvereinbarung (LV).
  - Die RPV-Offerte für zwei Jahre ist jeweils im April vorher abzugeben.
  - Die LV der Infrastruktur wurde jetzt im Oktober 2024 für die Jahre 2025-2028 eingereicht.

# Zeitplan für Umsetzung



## Fazit

---

Einführung Swiss GAAP FER umsetzbar auf:

- Jahresabschluss 2028
- RPV Offerte 2029/2030
- Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2029-2032

➤ Harmonisiert und realistisch

---

# Vergleich OR vs. Swiss GAAP FER Auswirkungen für SOB

## Vergleich OR vs. Swiss GAAP FER Fazit für SOB

---

- Viele Positionen werden schon Swiss GAAP FER-konform behandelt und bewertet.
- Rückstellungen im Allgemeinen sind nochmals auf die strengeren FER-Kriterien zu überprüfen.
- Für die Rollmaterial-Revisionen bildet die SOB Rückstellungen, um den Fahrzeugunterhalt zu glätten. Das Glättungsmodell ist von den Bestellern genehmigt. Jedoch sind solche Rückstellungen unter Swiss GAAP FER 23 «Rückstellungen» grundsätzlich nicht anerkannt.
- *Im Entwurf der Guidance steht: «Mit der Einführung der neuen spezialgesetzlichen Bestimmungen ist eine Abweichung der Fachempfehlung zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER 23) zulässig.»*

## Vergleich OR vs. Swiss GAAP FER Glättungsmodelle

---

- Im revidierten Personenbeförderungsgesetz (PBG) Art. 35a «Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen» steht unter Absatz 4, dass Kosten des Fahrzeugunterhaltes mit Einverständnis der Besteller über die Lebensdauer der Fahrzeuge geglättet werden können.
  - Deshalb stellt sich die Frage, ob Glättungsmodelle im Swiss GAAP FER-Abschluss zugelassen und auch von der Revisionsstelle anerkannt sind?
  - Wie sieht das Prüftestat der Revisionsstelle für die Jahresrechnung aus?
- Zu vermeiden sind mehrere zu erstellende Jahresabschlüsse

# Vergleich OR vs. Swiss GAAP FER

## Folgen für Jahresabschluss

---

- Überschaubare Veränderung in der Methodik
- Bewertungen werden aufwändiger, vor allem im Bereich Lager, Rückstellungen und Sachanlagen
- Führen einer Steuerbilanz nach OR und Handelsbilanz nach FER
- Geschäftsbericht wird umfangreicher, insbesondere im Bereich «Anhang» z.B. Rückstellungsspiegel und zusätzlich muss ein Eigenkapitalnachweis erstellt werden
- Umfangreichere Prüfungen durch die Revisionsgesellschaft
- Externe Gutachten sind notwendig:
  - Bewertungen im Anlagenbereich (Grundstücke, Immobilien, ...)
  - Pensionskasse – wirtschaftlicher Nutzen bzw. Verpflichtung

## Alles korrekt zu machen, bleibt eine Kunst

---



## Guidance – Quiz

- ... Der Rechtsweg ist ausgeschlossen ;-)
- ... Die Antworten sind mit dem BAV abgestimmt
- ... Die Antworten entsprechen der heutigen angenommenen Handhabung,
- ... was aber die Sinnhaftigkeit einer Adressierung möglicher, ähnlicher Fragestellungen insbesondere bei unterschiedlicher Beurteilung nicht ausschliesst.

# Guidance –

## Frage 1: Abgeltungsberechtigung von Kosten

**Welche Kosten sind nie in den Offerten / Leistungsvereinbarungen anrechenbar, resp. abgeltungsberechtigt?**

- a) Kosten zur Verzinsung des Eigenkapitals.
- b) Kosten für die Sanierung der Pensionskasse.
- c) Kosten zur Bildung der Schwankungsreserve für die Pensionskasse. 
- d) Kosten, welche nicht Teil der eigentlichen RPV-Leistungserstellung sind (z.B. die Kosten für den Unterhalt von Verpflegungsautomaten).
- e) Kostenaufschläge, welche über eine kaskadierende Wertschöpfung innerhalb von Konzernstrukturen weiterverrechnet werden

# Guidance –

## Frage 2: Preisbildung

**Welche Kosten dürfen gemäss dem revidierten Personenbeförderungsgesetz zum Marktpreis in die Offerten eingesetzt werden?**

- a) Von einer Schwestergesellschaft erbrachte Reparaturleistungen, sofern diese Schwestergesellschaft ihre Leistungen mehrheitlich an weitere nicht-konzessionierte Schwestergesellschaften erbringt.
- b) Mietkosten für betrieblich notwendige Immobilien im Besitz einer Schwestergesellschaft, sofern diese Schwestergesellschaft ihre Immobilien mehrheitlich an Dritte vermietet. 
- c) Mietkosten für betrieblich notwendige Immobilien im Besitz einer Schwestergesellschaft, sofern diese Schwestergesellschaft die Marktgerechtigkeit der Mietpreise über ein externes Gutachten belegen kann.

# Guidance –

## Frage 3: Sponsoring

### **Sind Ausgaben für ein Sport-Sponsoring abgeltungsberechtigte Kosten?**

- a) Ja, unter der Voraussetzung dass der gesponserte Verein in der höchsten Spielklasse aktiv ist oder das gesponserte Sperteignis im Fernsehen übertragen wird.
- b) Ja, in Ausnahmefällen unter der Voraussetzung das Sponsoring ist Teil eines Transportkonzeptes und wurde dem BAV vorgelegt. 
- c) Nein, i.d.R. sind Ausgaben für Sport-Sponsoring nicht abgeltungsberechtigt und müssen über andere Einnahmen-Quellen finanziert werden. 

# Guidance –

## Frage 4: Beteiligungen

**Dürfen Kosten von Beteiligungen (z.B. Finanzierungskosten für die Akquisition, mögliche Wertberichtigungen) in die Offertstellung des Mutterhauses aufgenommen werden?**

- a) Nein, diese Kosten müssen nachweislich über andere Finanzierungen getragen werden. 
- b) Ja, sofern die Beteiligung ebenfalls abgeltungsberechtigte Leistungen im gleichen Bereich (Regionalverkehr oder Infrastruktur) erbringt.
- c) Ja, sofern alle Besteller einer solchen Lösung im Rahmen einer Zielvereinbarung der Muttergesellschaft der Kostenaufnahme zustimmen.

# Themenschwerpunkt Finanzierung

**Martin von Känel**, Leiter Abteilung Finanzierung BAV

**Fabian Schmid**, Direktor RBS, Präsident Kommission Finanzen VöV

# Aktueller Stand Finanzierungsvorlagen auf Bundesebene

Martin von Känel





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

# Aktueller Stand Finanzierungsvorlagen auf Bundesebene

VöV-Fachtagung Regionalverkehr

30. Oktober 2024



# Aufgaben- und Subventionsüberprüfung

- **RPV:** Kürzung um 5 % ab 2026. Ziel ist Erhöhung des KDG. Keine Vorgabe des Bundesrates zur Art und Weise des Erreichen des Ziels.
- Vorschlag BAV (in Diskussion): keine Anpassung der bestehenden Schwellenwerte der minimalen Wirtschaftlichkeit (10 / 20 %), neu aber ein zusätzlicher Schwellenwert von 30 % für Angebote über dem Halbstundentakt.
- **Förderungen aus dem CO2-Gesetz** sollen auf 2027 aus Gesetz gestrichen werden
  - Vernehmlassung notwendig
- BR hat beschlossen, bereits für 2025 und 2026 keinen Kredit zu beantragen. Damit wäre keine Förderung möglich.



# Verpflichtungskredit RPV

- 2026-2028: 3 Jahre wegen Harmonisierung Perioden RPV-LV Infra
- Vernehmlassung abgeschlossen.
- Weitere Schritte:
  - Verabschiedung Botschaft zhd. Parlament      Mai 2025
  - Behandlung Parlament                              ab Juni 2025



# Finanzielle Entwicklung RPV

- Verpflichtungskredit 2026-2028 (Stand Vernehmlassung):

| <i>In Millionen Franken</i>                     | <b>Budget 2025</b> | <b>Finanzplan 2026</b> | <b>Finanzplan 2027</b> | <b>Finanzplan 2028</b> | <b>Total Verpflichtungskredit RPV 2026–2028</b> |
|---|--------------------|------------------------|------------------------|------------------------|---|
| Abgeltungen des Bundes an den RPV               | 1126.8             | 1143.1                 | 1165.1                 | 1187.6                 | <b>3495.9</b>                                   |
| Abweichung gegenüber dem Vorjahr                | -7.7               | 16.3                   | 22.1                   | 22.5                   |   |
| <i>Entwicklung gegenüber dem Vorjahr (in %)</i> | -0.7%              | 1.4%                   | 1.9%                   | 1.9%                   |   |

Aufgaben- und Subventionsprüfung: Reduktion Kredit RPV ab 2026 um 5 %:

|                 |        |        |        |               |        |
|-----------------|--------|--------|--------|---------------|--------|
| Budget          | 1085.9 | 1106.8 | 1128.2 | <b>3321.0</b> |        |
| Differenz zu VK |        | -57.2  | -58.3  | -59.4         | -174.9 |



# Fazit RPV

- Angebotsausbauten, Erneuerungen Rollmaterial, Dekarbonisierung ...
  - Mehrkosten
- Finanzielle Situation Bund angespannt.
- Wie finanzieren?
- Erwartungen BAV:
  - Effizientere Strukturen. Wieso braucht es 1 TU für 1 Bahnlinie?
  - Verstärkte Kooperation
  - Vereinfachung und Kostenreduktion beim Vertrieb



# Totalrevision des Gütertransportgesetzes

- Die Botschaft zum **Gütertransportgesetz** wurde am 10. Januar 2024 durch den Bundesrat verabschiedet ([BBI 2024 300](#)).
- Die Botschaft umfasst ein **Massnahmenpaket** zur Stärkung des **Schienengüterverkehrs in der Fläche** und der **Rheinschifffahrt**.
- Damit sollen das gesamte **Güterverkehrssystem leistungsfähiger** und die **Versorgungssicherheit in allen Regionen** gewährleistet werden.
- Der **Ständerat** hat der Vorlage am 24. September 2024 mit kleineren Änderungen **zugestimmt**.
- Die Beratung im **Nationalrat** folgt voraussichtlich in der **Wintersession**.



# Totalrevision des Gütertransportgesetzes: Übersicht über die beantragten finanziellen Mittel

| Massnahme  | Kredit in Mio.<br>Fr. |  |
|--|-----------------------|--|
| Investitionsbeiträge à fonds perdu an die Migration zur DAK  | 180<br>über 6 Jahre   | Verpflichtungskredit<br><a href="#">BBI 2024 303</a> |
| Investitionsbeiträge und Abgeltungen zur Modernisierung und Aufrechterhaltung des EWLV   | 260<br>über 4 Jahre   | Verpflichtungskredit<br><a href="#">BBI 2024 302</a> |
| Umschlags- und Verladebeiträge   | 50<br>pro Jahr        | Jährlicher<br>Voranschlagskredit                     |
| Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene (insb. Schmalspur)  | 40<br>über 4 Jahre    | Verpflichtungskredit<br><a href="#">BBI 2024 304</a> |
| Die bestehenden Förderungen (Finanzierung Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen) in der Höhe der aktuellen Voranschlagskredite bleiben bestehen. |                       |  |



# Leistungsvereinbarung 2025-2028

1. Übersicht Botschaft
2. Leistungsvereinbarung 2025-2028
3. Entwicklung BIF
4. Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen





# Botschaft - Übersicht

Mit der Botschaft vom 15.5.2024 beantragt der BR

- einen **Zahlungsrahmen von 16'442 Millionen Franken** für
  - die Finanzierung des **Betriebs und Substanzerhalts** der Bahninfrastruktur und
  - der **Systemaufgaben** in diesem Bereich für 2025– 2028.
- einen **Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken** für **Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen** in den Jahren 2025–2028.
- eine **Verlängerung des Rahmenkredits 2021-2024 um ein Jahr.**

*Die Zahlen und Grundlagen dieser Botschaft entsprechen dem Stand Februar 2024.*



# Zustand der Anlagen

- **Wiederbeschaffungswert**  
rund 170 Mia CHF
- Der **durchschnittliche Zustand** der Eisenbahninfrastruktur ist weiterhin **grösstenteils ausreichend bis gut**.
- Er ist stabil in den letzten Jahren.





# Mittelbedarf 2025-28 (in Mio. Fr.)

- Gegenüber dem ursprünglichen Zahlungsrahmen der Botschaft 21–24 werden **2'042 Millionen Franken mehr beantragt.**
- Wachstum in der Summe über die vier Jahre rund **14 Prozent.**

| Zahlungsrahmen            | 17–20         | 21–24         | 25–28         | Diff.        | %           |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| LV-Betriebsabgeltung      | 2'460         | 2'100         | 2'643         | 543          | 25.9        |
| LV-Investitionsbeiträge   | 9'776         | 11'468        | 12'902        | 1'434        | 12.5        |
| <b>LV-Mittel</b>          | <b>12'236</b> | <b>13'568</b> | <b>15'545</b> | <b>1'977</b> | <b>14.6</b> |
| Systemaufgaben*           | 296           | 484           | 597           | 113          | 23.3        |
| LV-Reserve inkl. Optionen | 700           | 348           | 300           | -48          | -13.8       |
| <b>Total ZR</b>           | <b>13'232</b> | <b>14'400</b> | <b>16'442</b> | <b>2'042</b> | <b>14.2</b> |

\*ab 7–20 gesondert ausgewiesen.



# Systemaufgaben

- Ab 2025 sind es **8 Aufgaben**, dazu gehören
  - Kundeninformation
  - Zugbeeinflussungssysteme (ETCS / ZBMS)
  - Bahnfunk
  - TSI für Telematikanwendungen (TSI TAF/TAP)
  - Bahnstromversorgung
  - Interaktion Fahrzeug-Fahrweg Meterspur (befristet)
  - **neu: Lärm**
- Mittelbedarf insgesamt **597 Mio. CHF**



# Entwicklung BIF

## 1) Rückzahlung der vom FinöV übernommenen Verschuldung bis 2030/31

- Rückzahlung der Verschuldung von 5,1 Mia. Franken bis 2031; d.h.
- Wegfall des Beitrags aus der Mineralölsteuer von 300 Mio. Franken
- Wegfall des befristeten MWST-Promille von 460 Mio. Franken ab 2031

## 2) Umsetzung des Bahnausbaus und Bahnunterhalts

- Anstieg Ausgaben Bahnausbau von 1,0 Mia. (2024) auf 2,4 Mia. Franken (2029)
- Anstieg Kosten Betrieb/Unterhalt Schienennetz von 3,7 (2024) auf 4,1 Mia. (2029)

## 3) Finanzpolitisch motivierte Kürzungen

- Kürzung der LSVA-Einlage im Umfang von 690 Mio. Franken 2025 bis 2031
- Kürzung von 200 Mio. Franken / Jahr im Rahmen des Entlastungspakets Bund vorgesehen; in den nachfolgenden Zahlen noch nicht berücksichtigt

## 4) Realistische Umsetzungsplanung

- Reduktion der Beträge für den Ausbau in den Jahren 2028 bis 2032
- Reduktion der Ausgaben generell um 100 Mio. Franken pro Jahr (Erfahrungswert)



# Gliederung

1. Übersicht Botschaft
2. Leistungsvereinbarung 2025-2028
  - a. Betrieb und Substanzerhalt
  - b. Systemaufgaben
3. Entwicklung BIF
- 4. Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen**





# Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen

- Gemäss Gütertransportgesetz (**GüTG**) kann der Bund **Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr** leisten.
- Die Finanzierung erfolgt NICHT über den BIF. Die mehrjährigen, spezifischen Verpflichtungskredite werden gemäss MinVG der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet.
- Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt:
  - i.d.R. höchstens 60%
  - bei Projekten von nationaler Bedeutung max. 80%
  - an Bau von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr max. 50%



# Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen - Kredite

- GÜTG verlangt, dass das Parlament für diese Investitionen mehrjährige Verpflichtungskredite zuspricht.
- Für die Jahre **2025-28** wird ein **Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken** beantragt. Bei den meisten Projekten handelt es sich um Erneuerungen von Anschlussgleisen.
- Der aktuelle **Rahmenkredit** von 300 Millionen Franken für die Jahre **2021-24 sollte gemäss BR um 1 Jahr bis Ende 2025 , gemäss Entscheid NR um 2 Jahre bis Ende 2026 verlängert werden.** Grössere Vorhaben, die für diesen Rahmenkredit vorgesehen waren, sich aber verzögert haben, laufen so noch über den alten Kredit.



**Präsentation VöV-Positionspapier „Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und Ortsverkehrs“**  
Fabian Schmid

**VÖV UTP**

Verband Öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# Mittelfristige Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) und des Ortsverkehrs

VöV-Fachtagung Regionalverkehr, 30. Oktober 2024, Olten

Fabian Schmid

# Die Schweiz wächst → der öV wächst und die Ansprüche an ihn → was (Mehr)Kosten verursacht!



Kontinuierliche Angebotsentwicklung (Beispiele):

- Limmattalbahn
  - Léman-Express (S-Bahn Genève)
  - Tramverlängerungen in vielen Städten
  - Ausweitung Nachtangebot
  - Taktverdichtungen
    - in urbanen Räumen (zB Bern – Solothurn)
    - in ländlichen Räumen (zB GR)
- Entwicklung wird so weitergehen = Mehr Erträge neuer Kundinnen und Kunden, aber auch höhere Kosten

# Ziele der öV-Branche / VöV



- stets ein gutes Angebot für wachsende Schweiz zur Verfügung stellen
  - den wandelnden Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen
  - Steigerung des Modalsplits
  - bis 2040: CO<sub>2</sub>-freier öV
- ➔ Der öV ist Teil der Lösung
- ➔ Das öV-Angebot wird und muss weiterwachsen

# Finanzierung des regionalen Personenverkehrs/Ortsverkehrs

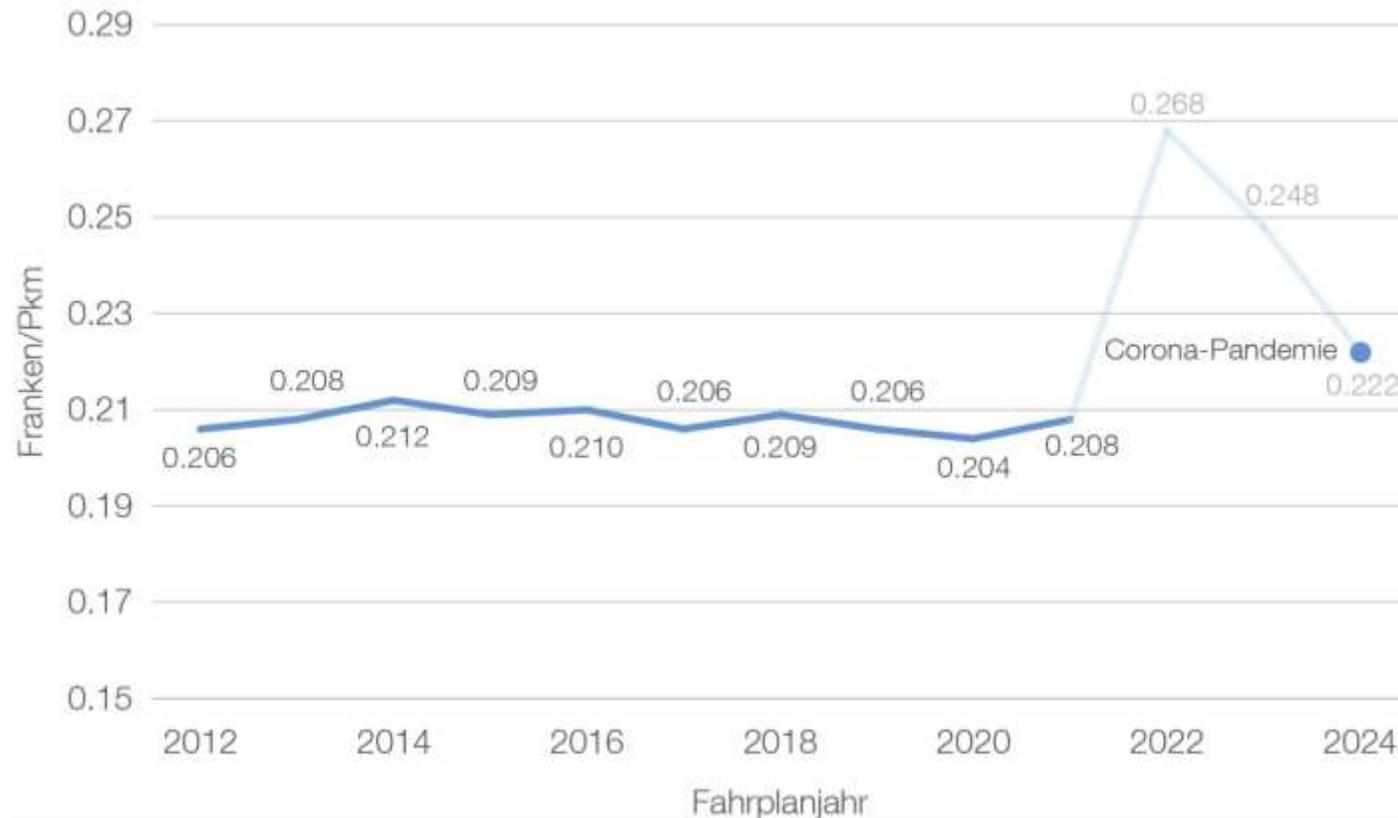
Öffentliche Hand / Steuern



Kundinnen/Kunden



# Regionaler Personenverkehr: Seit vielen Jahren stabile Abgeltung pro Person und Kilometer



→ Die öV-Branche hat die Kosten im Griff!

Quelle: Allianz pro Schiene

# Blick voraus: Der Mittelbedarf wird steigen

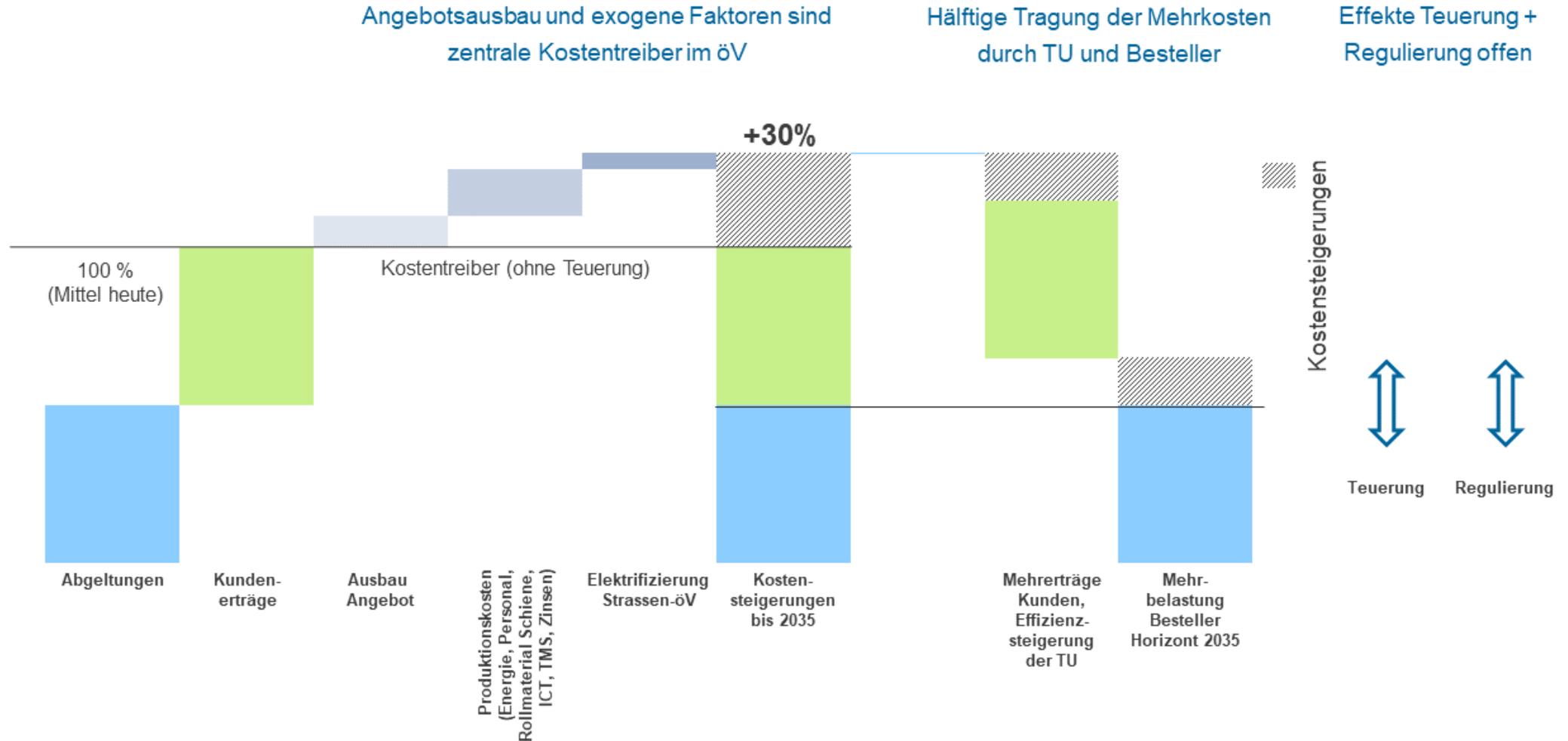


Es gibt drei Hauptgründe:

- a) wachsendes Angebot – für eine wachsende Schweiz
- b) Kostensteigerungen:
  - Steigende Energiepreise, Abschreibung Rollmaterial
  - Steigende Personalkosten, ICT
- c) Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben (+ Ladestationen etc.)/Wegfall der Mineralölsteuerbefreiung (und die Teuerung)

➔ Ursachen der Kostensteigerung: primär exogene Faktoren, die von den Transportunternehmen kaum beeinflussbar sind

# RPV + Ortsverkehr: Prognostizierte Kostensteigerungen bis 2035: + 30 Prozent



# Die öV-Branche handelt und steigert die Effizienz



# Grenzen von Effizienzmassnahmen



Drei der grössten Kostenblöcke sind kaum beeinflussbar:

- Personalkosten
- Abschreibungen Rollmaterial / Busse
- Energiekosten

# Beitrag der Kundinnen und Kunden?



- Ja!
- neue Kundinnen und Kunden führen zu mehr Erträgen
- Tarifierhöhungen wird es auch in Zukunft geben
- Tarifierhöhungen haben Grenzen: +/- im Umfang der Teuerung, öV ist nicht teuerungstreibend
- ➔ Die Kundinnen und Kunden alleine können nicht für sämtliche Mehrkosten aufkommen
- ➔ **Kundinnen und Kunden können etwa die Hälfte der Mehrkosten übernehmen, die andere Hälfte verbleibt bei den Bestellern**

# Sparen beim öffentlichen Verkehr



Ist eine etablierte Daueraufgabe der Transportunternehmen.

Grössere Hebel darüber hinaus:

- Verzicht auf Angebotsausbau/Abbau
- Strassen-öV: Verzögerte Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben
- ...?

# Position / Haltung VöV

Die Schweiz braucht einen gut funktionierenden und ausgebauten öV

Der Gegenwert eines guten öVs ist für die ganze Schweiz sehr hoch

Die Gründe, weshalb die Kosten steigen, sind nachvollziehbar. Es sind primär exogene Faktoren.

Die Transportunternehmen schöpfen die betrieblichen Effizienzpotenziale konsequent aus.

Die TU stellen sicher, dass zusätzliche Kundinnen und Kunden gewonnen werden und dadurch Mehrerträge erzielt werden können.

Ein Teil der Mehrkosten verbleibt aber bei den Bestellern.

Folgende Punkte kommen für den VöV nicht in Frage:

- Verzicht auf geplante Angebotsausbauten oder sogar Angebotsabbau
- Verzögerung der Umstellung auf Busse mit umweltfreundlichen Antrieben

# Fazit



- Um die Verkehrsbedürfnisse der Zukunft einer wachsenden Schweiz befriedigen zu können, braucht es ein Wachstum des öV, was auch mehr Mittel des Bundes und der Kantone erfordert
- «Nüchtern» betrachtet gibt es hierzu keine vernünftigen Alternativen

# Podiumsdiskussion – Finanzierung und Anforderungen im Gleichgewicht?

**Christian Aebi**

**Serge Collaud**

**Manuela Hutter**

**Martin von Känel**

**Daniel Reinhart**

**Ueli Stückelberger (Moderation)**