

Click here to enter text.

Eidgenössisches Finanzdepartement, EFD  
3003 Bern

**Per Mail an:**  
ep27@efv.admin.ch

Bern, 30. April 2025

## **Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Die IGÖV Schweiz dankt Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027 (EP27) Stellung zu nehmen. Die IGÖV Schweiz lehnt die vorgeschlagenen Entlastungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr (öV), insbesondere die Massnahmen, die den regionalen Personenverkehr (RPV) und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur betreffen, vehement ab. Sie begründet ihre Haltung folgendermassen:

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Der öV, insbesondere der RPV, hat für die Schweiz eine hervorragende gesellschaftliche, volkswirtschaftliche und umweltpolitische Bedeutung. Dieser Bedeutung und der Rolle, die der öV in den verkehrs- und klimapolitischen Strategien des Bundes spielt, ist in der Finanzpolitik Rechnung zu tragen. Das EP27 trägt der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in keiner Weise Rechnung. Mit hauptsächlich kurzfristigen Sparmassnahmen wird in erster Linie ein substantieller Angebotsabbau und eine Verzögerung des Infrastrukturausbaus bewirkt, womit die zeitgerechte Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Strategien in hohem Masse gefährdet werden.

#### **1.1. Finanzpolitische Rahmenbedingungen**

Die im erläuternden Bericht dargelegte Einschätzung der finanzpolitischen Lage des Bundes teilt die IGÖV nicht. Die Ausgabenquote des Bundes hat sich in den letzten 20 Jahren stabil zwischen 10 und 11% des BIP bewegt. Die vom Bundesrat behauptete Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Bundesausgaben entbehrt jeglicher Faktengrundlage. Die Schuldenquote (Anteil der öffentlichen Schulden an der Wirtschaftsleistung) ist im gleichen Zeitraum sogar zurückgegangen.

#### **1.2. Bedeutung des öV für die Schweiz**

Der öV bildet das Rückgrat der Mobilität und ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Schätzungsweise 2,7 Mio. Menschen nutzen täglich allein den RPV auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkaufen<sup>1</sup>. Die Mobilität in der Schweiz nimmt ständig zu. So wurden 2022 122,8 Milliarden Personenkilometer (Pkm) zurückgelegt. Davon wurden rund 24 Milliarden Pkm mit dem öV gefahren. Das entspricht immerhin einem Fünftel. Dazu kommen noch 11 Milliarden Tonnenkilometer (Tkm) des Güterverkehrs.<sup>2</sup> Die Transportunternehmen (TU) beschäftigen mehrere 10'000 Menschen und tragen als Wirtschaftsunternehmen zur Wertschöpfung der Schweiz bei. Hinzu kommt die immense gesellschaftspolitische Bedeutung

---

<sup>1</sup> Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028: Erläuternder Bericht (2024). UVEK.

<sup>2</sup> LITRA, Datenportal Mobilität: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoIOTc2ODYxYzltMDQ5Yy00N2IxLWJiZDQ0NmZiZGQxND-FmNjk5IiwidCI6ImZiNjY5YWQ2LTQ1ZmQ0NDU1ZS05ZTk0LWNkZTJjOWYyYzJjZCJ9>

des öV, indem er Mobilität für alle, unabhängig von Alter, sozioökonomischer Situation oder körperlicher Voraussetzungen ermöglicht. Schliesslich trägt der öV zum sozialen Zusammenhalt bei, indem die Verbindungen unterschiedliche geografische Räume und Milieus vernetzen. Als tragende Säule der Grundversorgung trägt der öV Entscheidendes zu einem gut funktionierenden Alltag in der Schweiz bei.

### **1.3. Verkehrs- und umweltpolitische Rahmenbedingungen des Bundes**

#### **1.3.1. Perspektive Bahn 2050**

Im Hintergrundbericht «Perspektive Bahn 2050» hat der Bundesrat detailliert dargelegt, wie das Schweizer Eisenbahnnetz zur Erreichung der Klimaziele und zur Weiterentwicklung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts Schweiz langfristig weiterentwickelt werden soll. Der Anteil des öV am Modalsplit soll auf 27% bis 2050 erhöht werden, womit seine Personenverkehrsleistung gegenüber 2017 um 45% gesteigert werden muss<sup>3</sup>. Dazu ist ein massiver Angebotsausbau erforderlich, gemäss Bundesrat haben dabei kurze und mittlere Distanzen das grösste Verlagerungspotenzial, deshalb soll der öV schwergewichtig innerhalb der und zwischen den Agglomerationen werden. Somit ist der kontinuierliche Ausbau des RPV der eigentliche Kern der bundesrätlichen Langfriststrategie für die Bahn. Das Parlament hat diese Strategie im Rahmen der Beratungen der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahnstruktur bejaht. Zur Umsetzung dieser Strategie sind die entsprechenden finanziellen Mittel für den Infrastrukturausbau und den RPV erforderlich.

#### **1.3.2. Klimaziele 2050**

Das am 18. Juni 2023 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommene Klima- und Innovationsgesetz (KIG)<sup>4</sup> schreibt fest, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral wird. Dieses ambitionierte Ziel ist nur zu erreichen, wenn es gelingt, den Ausstoss von Treibhausgasen (THG) massiv zu reduzieren. Der Verkehrssektor ist dabei ein entscheidender Faktor, da rund 33% der THG der Schweiz durch den Sektor Verkehr entstehen. Während die Sektoren Gebäude und Industrie seit 1990 ihre Emissionen um 46 resp. 32% reduzieren konnten, hat der Sektor Verkehr mit 8% seinen THG-Ausstoss bisher nur völlig unzureichend reduziert. Somit ist eine ambitionierte Strategie in diesem Bereich dringend vonnöten, die massive Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und dessen Dekarbonisierung muss Teil davon sein. Die schweizerischen Stimmberechtigten haben in den vergangenen Jahren mehrfach ihren klaren Willen bekundet, wirkungsvolle Massnahmen gegen den Klimawandel zu ergreifen und Klimagerechtigkeit anzustreben. Der Bundesrat hat den demokratischen Willen von Bevölkerung und Parlament zu respektieren.

## **2. Zum erläuternden Bericht**

### **2.1. Verkehrsbereich**

#### **2.1.1. Ausgangslage**

Wie unter Kap. 1.1. ausgeführt, ist die finanzpolitische Situation weitaus besser, als vom Bundesrat dargestellt. Trotzdem schnürte der Bund in den letzten Jahren mehrfach Sparmassnahmen, die immer auch den öV stark betrafen:

- In den Voranschlägen 2024 und 2025 wurden die schwach gebundenen Ausgaben jeweils linear gekürzt.
- Ab 2025 wird die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) um mindestens 150 Mio. pro Jahr gekürzt. Die Kürzungen sind für 3 Jahre befristet. Insgesamt sollen auf diese Weise 450 Mio. Franken eingespart werden.
- Abgestützt auf den Expertenbericht der Gruppe Gaillard hat der Bundesrat Kreditsperren bei der Förderung des internationalen Schienenpersonenfernverkehr (IPV) und bei der Förderung alternativer Antriebssysteme beschlossen.
- In der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit RPV 2026 bis 2028 wurde der Abgeltungsbedarf gegenüber den Angaben der TU um 350 Millionen Franken gekürzt.

<sup>3</sup> ARE (2022). Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050: Schlussbericht.

<sup>4</sup> Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (SR 814.310)

Kantone und TU lehnten diese Massnahmen geschlossen ab. Sie kamen übereinstimmend zum Schluss, dass dadurch ein markanter Angebotsabbau und eine massive Verzögerung der Dekarbonisierung des Strassen-öV erfolgen werde. Auch das Parlament schloss sich dieser Haltung an und stockte sowohl in den Voranschlägen 2024 und 2025 den RPV-Kredit entgegen dem Antrag des Bundesrats jeweils auf. Ausserdem hat eine Mehrheit des Parlaments vom Bundesrat verlangt, die verhängten Kreditsperren bezüglich der Förderung des IPV und der Umstellung auf alternative Antriebssysteme unverzüglich aufzuheben.

Ungeachtet der vielfach bekundeten Haltung der Kantone, der öV-Branche und des Parlaments will der Bundesrat weiterhin den Weg grosser Beitragseinschnitte gehen und ignoriert dabei die wesentlichen Rahmenbedingungen für einen öV, der seine strategischen Aufgaben leisten kann:

- **Nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur als Voraussetzung für funktionierenden öV.**  
Ohne funktionierende Bahninfrastruktur ist kein leistungsfähiger öV möglich. Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) gilt als Musterbeispiel nachhaltiger Bahninfrastrukturfinanzierung, an dem sich nun auch Deutschland im Zuge der Sanierung seiner desolaten Bahninfrastrukturpolitik orientieren will. Die gesetzlich festgelegte Äufnung des BIF aus Abgaben, Steuern und allgemeinen Bundesmitteln garantieren die Mittel für Substanzerhalt und Ausbau des Bahnnetzes.
- **Der RPV lässt sich nicht kostendeckend betreiben.**  
Bei kaum einer Linie des Regionalverkehrs decken die Transporterlöse die anfallenden Kosten, der Kostendeckungsgrad (KDG) liegt im langjährigen Vergleich bei rund 50%.
- **Sowohl das Angebot als auch die Nachfrage haben über die letzten Jahre stark zugenommen.**  
Zwischen 2012 und 2023 wurde das Angebot um 27% ausgebaut, die Nachfrage nahm im selben Zeitraum um 14% zu. Die Abgeltungen für den RPV stiegen unterdurchschnittlich, da die Kostendeckung erhöht werden konnte und die Vollkosten pro produktivem Kilometer mit 0.6% jährlich im Zeitraum von 2012 bis 2023 nur moderat zunahmen.
- **Trotz des erheblichen Kostenanstiegs konnte die Abgeltungseffizienz verbessert werden.**  
Die Abgeltung pro Pkm ist in den letzten Jahren gesunken oder stabil geblieben. Somit konnte trotz Angebotsausbau mit entsprechender Kostenzunahme eine Effizienzsteigerung erreicht werden.

Diese Aspekte hat der Bundesrat bei der Lastenverteilung für das EP27, welche dem öV 15% des Gesamtvolumens der Sparmassnahmen aufbürdet, völlig ausser Acht gelassen. Die Einschnitte sind komplett unverhältnismässig und unrealistisch, sie werden massive Angebotsreduktionen zur Folge haben. Sie gehen deshalb aus Sicht der IGöV verkehrs- und klimapolitisch in die verkehrte Richtung.

### 2.1.2. Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr (1.5.15)

Vorliegend schlägt der Bundesrat vor, den KDG im Regionalverkehr von 50% auf 52.5% zu erhöhen. Damit greift er seiner eigenen Vorlage zum Verpflichtungskredit für Regionalverkehr 2026-2028 vor, welche im Herbst 2024 in der Vernehmlassung war. Darin sieht der Bundesrat bereits eine Reduktion der Abgeltungen um mehr als 10% gegenüber dem von den TU geschätzten Abgeltungsbedarf vor. Es ist nicht nachvollziehbar und mit Blick auf den Gesetzgebungsprozess befremdlich, dass der Bundesrat erneut eine Sparvorgabe für den RPV vorsieht, obwohl er die Parlamentsbotschaft für den RPV-Verpflichtungskredit noch nicht einmal verabschiedet hat.

Seinen Vorschlag begründet der Bundesrat mit steigenden Erträgen der Transportunternehmen dank der Tarifierhöhungen 2023 und der zunehmenden Fahrgastfrequenzen seit Ende Corona. Die IGöV erachtet diese Betrachtung als einseitig, da sie die Kostenentwicklung ausser Acht lässt. Der weitere geplante und auch verkehrs- und klimastrategisch dringend erforderliche Angebotsausbau wird sowohl Betriebs- als auch Investitionskosten und damit den Abgeltungsbedarf erhöhen.<sup>5</sup> Der Bundesrat überschätzt das Einsparpotenzial von Effizienzmassnahmen. Dieses ist aus folgenden Gründen wesentlich geringer:

- Die Besteller haben zum jetzigen Zeitpunkt bereits viele wegweisende Entscheide zum öV-Angebot für die Jahre 2026 bis 2028 getroffen. Die Angebotsausbauten für die kommenden Jahre befinden sich bereits in Umsetzung. Rückabwicklungen von Rollmaterialbestellungen sind nicht möglich.

<sup>5</sup> s. VöV (2024): Positionspapier: Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs.

- Kurzfristig besteht nur begrenzter Spielraum für Effizienzsteigerungen. Die drei grössten Positionen in der Kostenrechnung Abschreibungen, Energiekosten und Löhne lassen sich kurzfristig nur geringfügig beeinflussen. Am ehesten sind die Personalkosten zu beeinflussen, was jedoch kurzfristig die Angebotsqualität verschlechtert und langfristig die Angebotsentwicklung einschränkt.
- Tarifierhöhungen aus finanzpolitischen Erwägungen sind abzulehnen, da sie der langfristigen Verkehrs- und Klimastrategie zuwiderlaufen und auch konsumentenpolitisch umstritten sind, wie die Stellungnahmen des Preisüberwachers zeigen.
- Finanzieller Spielraum der meisten Transportunternehmen ist nach den hohen Verlusten der Corona-Periode nicht mehr vorhanden. Gravierend ist etwa die hohe Verschuldung der SBB, bei der der Bund als Eigner auf rasche Reduktion drängt, wofür gute Geschäftsergebnisse erforderlich sind.
- Zusätzlich zu den klima- und verkehrspolitischen Zielen erfordert auch das prognostizierte Bevölkerungswachstum einen Ausbau des öV allein um seinen heutigen Modalsplitanteil zu halten.

Es ist zu bezweifeln, dass die öV-Branche, welche bereits heute mit Personalmangel kämpft mit solchen Einschnitten in den kommenden Jahren auf dem Arbeitsmarkt konkurrenzfähig sein wird. Falls sich diese Situation verschärft, wird dies auch negative Auswirkungen auf das öV-Angebot und die -Qualität haben, beispielsweise beim Begleitpersonal oder der Betriebssicherheit.

### **2.1.3. BIF: Kürzung der Einlagen (2.19)**

Substanzerhalt und gezielter Ausbau der Bahninfrastruktur sind Kernaufgaben, um Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes langfristig sicherzustellen. Dazu brauchen die Bahninfrastrukturbetreiberinnen ausreichende finanzielle Mittel. Die strategisch geforderte Verkehrswende mit zusätzlichen Kapazitäten im strassen- und schienengebundenen öV zu realisieren. Bereits heute besteht bei der Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 ein Finanzierungsengpass für die beschlossenen Ausbauschritte. Mit den im EP27 vorgeschlagenen Einschnitten bei den BIF-Einlagen, würde dieser Engpass noch erheblich verschärft.

Der Bundesrat lässt jegliche Begründung für die Einlagenkürzung im Umfang von 200 Millionen Franken jährlich vermissen. Stossend ist auch, dass das UVEK parallel die Kosten-/Nutzenüberprüfung «Verkehr '45» gestartet hat. Die Ergebnisse dieser Überprüfung müssten kohärenterweise abgewartet werden, bevor bei den BIF-Einlagen Einsparungen beschlossen werden.

### **2.1.4. NAF: Kürzung der Einlagen (1.5.14)**

Die Kürzung der Einlagen in den NAF hätten bei den Verkehrsprojekten in den Städten – namentlich neue Tramlinien und Investitionen zur Priorisierung von Tram und Bus auf dem Strassennetz der Agglomerationen – hätte die gleiche Verzögerungswirkung auf die ökologische Verkehrswende wie die gleichlautende Massnahme beim NAF. Für die Infrastrukturen des Ortsverkehrs würden damit weniger Mittel zu Verfügung stehen, obwohl es zwingend notwendig ist, dass die zunehmende Nachfrage im Fern- und Regionalverkehr im Sinne von durchgängigen Mobilitätsketten auch vom urbanen öV bewältigt werden können. Auch hier gilt es, mindestens die Ergebnisse von «Verkehr '45» abzuwarten, bevor Massnahmen beschlossen werden.

### **2.1.5. Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (2.20)**

Die Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs für eine Übergangsphase bis 2030 ist mit dem am 1. Januar 2025 in Kraft getretenen revidierten CO2-Gesetz eingeführt worden. Der Bundesrat hat sowohl versucht, mittels einer Kreditsperre die Auszahlung des für 2025 vom Parlament bereits genehmigten Beitrags zu verhindern, als auch vorliegend die Förderbeiträge grundsätzlich zu streichen. Dieses Vorgehen ist für die IGöV inakzeptabel. Der Bundesrat zeigt damit ein äusserst fragwürdiges Demokratieverständnis, mit welchem er viel Vertrauen in den direktdemokratischen Prozess und seine Institutionen zerstört. Was die Kreditsperre angeht, so hat das Parlament mehr Respekt vor dem Volkswillen gezeigt und schliesslich einen Beitrag von 10 (statt 30) Millionen Franken für 2025 beschlossen.

Die Einschätzung des erläuternden Berichts, Nachtzüge könnten auch mittelfristig nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden, während Tagesverbindungen ab dem ersten Tag eigenwirtschaftlich zu

betreiben seien, entbehren einer seriösen Faktengrundlage. Der internationale Personenverkehr (Tages- und Nachtverkehr) ist ein komplexes Geschäft, welches erhebliche Anfangsinvestitionen braucht und danach eine längere Anlaufphase, bis die Nachfrage – gegebenenfalls mit Anpassungen in der Preispolitik – das erforderliche Ausmass erreicht. Dabei könnte ein Sockelbeitrag, wie ihn das CO<sub>2</sub>-Gesetz ermöglicht, den entscheidenden Unterschied machen, um neuen internationalen Linien im Personenverkehr mit einem zum Luftverkehr konkurrenzfähigen Angebot zur raschen Realisierung zu verhelfen.

Dabei ist es eine Tatsache, dass sowohl auf gesamteuropäischer Ebene als auch im Verkehr von und nach der Schweiz das Nachtzugangebot von staatlichen und privaten Anbietern in den letzten Jahren ausgebaut worden ist. Auch für neue Tagesverbindungen bestehen von den SBB ambitionierte Pläne, deren Förderung in diesem Rahmen zu prüfen ist. Der Bundesrat hat mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz den Auftrag, klimafreundliches Reisen auf der Schiene in Europa durch die Anschubfinanzierung nach Art. 37a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu fördern. Diesem Auftrag darf er sich nicht entziehen.

### **2.1.6. Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe (2.21)**

Wie beim internationalen Personenverkehr hat der Bundesrat gestützt auf das 2024 in Kraft getretene CO<sub>2</sub>-Gesetz den Auftrag, klimafreundliche Antriebssysteme im öffentlichen Verkehr mit finanziellen Beiträgen zu fördern. Im Gegenzug wird die bisherige Mineralölsteuerrückerstattung für TU gestaffelt aufgehoben, im Ortsverkehr ab 2026, im RPV ab 2030.

Mit dem EP27 plant der Bundesrat, auch hier die soeben eingeführte Regelung weitgehend abzuschaffen: Erstens will er die finanziellen Beiträge an die Beschaffung von E-Bussen im Ortsverkehr vollständig streichen. Zweitens will er die Rückerstattung der Mineralölsteuer im RPV auf 2027 vorziehen. Dadurch wird die Umstellung auf elektrische Busantriebe, welche Zusatzinvestitionen erfordert, verzögert und teilweise verunmöglicht. Gleichzeitig werden den TU, die noch fossil angetriebene Busse einsetzen, bereits kurzfristig Zusatzkosten auferlegt. Der Bund als Besteller des Regionalverkehrs zerstört damit viel Vertrauen und schädigt die Planungssicherheit für Investitionen.

## **2.2. Weitere Massnahmen**

### **2.2.1. Änderung Subventionsgesetz**

Die IGöV kann keine prinzipiellen Gründe erkennen, weshalb Subventionen auf 50% der Kosten zu beschränken sind. Selbstredend soll bei der Ausrichtung von Finanzhilfen von den Subventionsempfänger:innen eine zumutbare Eigenleistung aufgrund ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erwartet werden und es sollen Mitnahmeeffekte, wenn immer möglich, verhindert werden.

### **2.3. Fazit**

Die IGöV lehnt die unter den Ziffern 2.1 und 2.2 aufgeführten Entlastungsmassnahmen ohne Ausnahme ab. Sie widersprechen den verkehrs- und klimapolitischen Strategien des Bundes, sind wenig durchdacht und verschieben Lasten in die Zukunft, während die erwarteten Einsparungen ausbleiben werden. Das EP27 will viel zu kurzfristig in den Finanzierungsprozess des öV eingreifen. Die Planung des öV-Angebots für die nächsten Jahre ist bereits weit fortgeschritten. Die dafür nötigen Investitionen beim Rollmaterial und den Infrastrukturen wurden bereits getätigt. Die Personalbestände sind im Aufbau begriffen. Der öV bedarf einer langfristigen Planung und zeichnet sich durch hohe Fixkosten aus, weshalb kurzfristige Einsparungen wenig bringen. Das EP27 führt letztlich dazu, dass das öV-Angebot abgebaut statt ausgebaut wird. Die Sparmassnahmen werden auch der Angebotsqualität schaden, insbesondere, weil sich die Arbeitsbedingungen des Personals verschlechtern. Damit wird nicht der Bundeshaushalt entlastet, sondern die für die Klimaneutralität erforderliche Verkehrswende gefährdet.

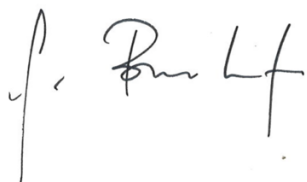
### 3. Anträge

Die IGöV verlangt vom Bundesrat, das ÖV-Angebot nach dem vom ihm selbst in der «Perspektive Bahn 2050» definierten Stossrichtungen weiterzuentwickeln und auf die Erreichung der Klimaziele 2050 hinzuwirken. Dafür hat er dem Parlament die nötigen finanziellen Mittel zu beantragen. Er hat dabei auch den verfassungsmässigen Erschliessungsauftrag<sup>6</sup> von Bund und Kantonen zu beachten. Der Bund ist gemeinsam mit den Kantonen Besteller des RPV. Er soll als verlässlicher und berechenbarer Partner der TU auftreten. Die IGöV Schweiz beantragt, dass der Bundesrat die Entlastungsmassnahmen 1.5.14, 1.5.15, 2.11, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.36 und die damit verbundenen Gesetzesänderungen ersatzlos streicht.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz



NR Florence Brenzikofer  
Präsidentin



Cordelia Oppliger  
Geschäftsführerin

---

<sup>6</sup> Art 81a BV