



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK**

**Vernehmlassungsvorlage über die Einführung eines Verpflichtungs-
kredits zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr
(RPV) für die Jahre 2018 bis 2021**

Bern, 13. April 2016

Übersicht

Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat die Einführung eines Verpflichtungskredits in der Höhe von 3970 Millionen Franken zur Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021 vor. Gleichzeitig beantragt er die Änderung eines Artikels des Personenbeförderungsgesetzes (PBG), um das Instrument des Zahlungsrahmens durch jenes des Verpflichtungskredits zu ersetzen.

Ausgangslage

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Er stellt die Grundversorgung aller Regionen mit öffentlichem Verkehr sicher. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone jeweils für zwei Jahre gemeinsam das zu bestellende Angebot und dessen Kosten fest. Die Leistungen im RPV werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert.

Bislang wurden die für die Abgeltung erforderlichen Mittel jedes Jahr im Budgetverfahren des Bundes festgesetzt. Die Finanzplanung zeigte zudem eine Tendenz für die dem Budgetjahr folgenden drei Jahre auf. Seit dem 1. Juli 2013 sieht das PBG vor, dass die Finanzierung der im RPV bestellten Leistungen im Rahmen eines vierjährigen Zahlungsrahmens zu erfolgen hat. Mit dieser Vorlage soll diese Massnahme zum ersten Mal umgesetzt werden, wobei das Instrument des Zahlungsrahmens in jenes des Verpflichtungskredits umgewandelt wird.

Inhalt der Vorlage

Zur Abgeltung der Leistungen im RPV, die in den Fahrplanperioden 2018–2019 und 2020–2021 bestellt werden, beantragt der Bundesrat die Gewährung eines Betrags von 3970 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der finanziellen Einschränkungen des Bundes entsprechen die Beträge für die Jahre 2018 und 2019 seiner Finanzplanung und dienen vorwiegend der Finanzierung der aktuellen Leistungen. In den beiden darauffolgenden Jahren wird es dank einer Erhöhung der verfügbaren Mittel möglich sein, die Folgekosten der von den Unternehmen und Kantonen in Absprache mit dem Bund geplanten Angebotsverbesserungen und Investitionen zu finanzieren. Für die zweite Bestellperiode kann der Bundesrat die Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt freigeben, was ihm ermöglicht, zu reagieren, falls sich die finanzpolitischen Rahmenbedingungen bis dahin ändern.

Mit einem Verpflichtungskredit für den RPV schafft der Bund mehr Sicherheit hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Entwicklung der Abgeltungen. Damit können die verschiedenen Beteiligten ihre Vorhaben und ihre Finanzierungsbedürfnisse besser planen.

Vernehmlassungsvorlage

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage dieser Vorlage

Seit der Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹ im Jahr 1996 ist der regionale Personenverkehr (RPV) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen: Im Rahmen des Bestellverfahrens legen sie fest, welche Angebote zu welchen Kosten gemeinsam bestellt werden. Die Besteller des RPV (Bund und Kantone) gelten den Transportunternehmen die geplanten ungedeckten Kosten der bestellten Verkehrsleistungen ab. Nach Artikel 30 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009² über die Personenbeförderung (PBG) beträgt der Bundesanteil an der gesamten Abgeltung 50 Prozent.

Die Mittel zur Finanzierung des Bundesanteils an den Abgeltungen im RPV werden derzeit für vier Jahre im Finanzplan des Bundes veranschlagt. Der definitive Betrag wird jedes Jahr im Rahmen des Budgetverfahrens festgesetzt.

Seit dem 1. Juli 2013 sieht Artikel 30a PBG vor, dass der Bundesanteil an der Finanzierung des bestellten Angebots im RPV über einen vierjährigen Zahlungsrahmen zu erfolgen hat. Bei der Konkretisierung dieses Zahlungsrahmens zeigte sich jedoch, dass das Instrument eines Verpflichtungskredits besser geeignet wäre.

Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat die Einführung eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im RPV für die Jahre 2018 bis 2021 vor.

1.2 Ausgangslage im regionalen Personenverkehr (RPV)

Der RPV erschliesst die Schweiz

Gemäss Artikel 4 der Verordnung vom 11. November 2009³ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) wird der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen als regionaler Personenverkehr (RPV) bezeichnet.

Der RPV stellt die Erschliessung der ganzen Schweiz durch den öffentlichen Verkehr (öV) sicher. Er ergänzt das eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehrsnetz der SBB und stellt optimale Reiseketten im ganzen Land sicher. Die Linien des RPV stellen in vielen Regionen das Rückgrat der öV-Erschliessung dar.

1 SR 742.101

2 SR 745.1

3 SR 745.16

Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt angeboten (Art. 7 Abs. 3 ARPV).

Im Jahr 2015 wurde der Regionalverkehr von rund 120 Transportunternehmen angeboten. Er umfasste 1400 bestellte Linien bei allen Verkehrsträgern, die zusammen 300 Millionen Kilometer zurücklegten und eine Beförderungsleistung von 9 Milliarden Personenkilometern (Pkm) erbrachten.

Grundsätze für die Abgeltung

Die Linien des RPV mit Erschliessungsfunktion können gemäss Artikel 28 Absatz 1 PBG von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt und abgegolten werden. Die Erschliessungsfunktion einer Linie ist gemäss Artikel 5 der Verordnung über die Personenbeförderung⁴ (VPB) dann gegeben, wenn sie eine Ortschaft mit mindestens 100 Einwohnerinnen und Einwohnern mit dem übrigen Netz des öffentlichen Verkehrs verbindet. Damit die Linien des RPV von den Bestellern anerkannt werden, müssen noch weitere Bedingungen, wie beispielsweise das Erreichen einer Mindestwirtschaftlichkeit, erfüllt sein (Art.6 VPB).

RPV-Linien ohne Erschliessungsfunktion bleiben von den Bundesleistungen gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG ausgeschlossen. Das ist besonders bei Linien des Ausflugsverkehrs der Fall, beispielsweise bei der Bahnlinie von der Kleinen Scheidegg auf das Jungfrauoch, der Postautolinie über den Gotthardpass, der Schifffahrt auf dem Thunersee oder der Seilbahn auf den Weissenstein.

Ausserdem ist der RPV vom Ortsverkehr sowie vom Fernverkehr abzugrenzen.

Als Fernverkehr gelten der nationale und der internationale Linienverkehr, die die grossen Zentren des Landes miteinander verbinden. Das Fernverkehrsnetz muss von der SBB in seiner Gesamtheit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Fernverkehrsbuslinien sind in der Regel grenzüberschreitend.

Gemäss Artikel 3 ARPV erfasst der Ortsverkehr Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Diese Linien sind gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossen. Sie werden von den Kantonen oder den Gemeinden bestellt und finanziert.

Bund und Kantone bestellen die Leistungen des RPV gemeinsam

In fast allen Fällen sind die Linien des RPV unrentabel. Damit sie trotzdem angeboten werden können, leisten der Bund und die Kantone gemeinsame Abgeltungen an die Transportunternehmen (TU). Die jährlichen Abgeltungen an die TU für den RPV betragen ungefähr 1,8 Milliarden Franken. Davon werden 66 Prozent für Bahnangebote zugeteilt, 33 Prozent gehen an Busse und 1 Prozent betreffen Angebote der Seilbahnen und der Schifffahrt (Basis: RPV-Angebote 2015). Der Bund übernimmt die Hälfte der ungedeckten Kosten im RPV, was mehr als 900 Millionen Franken im Jahr entspricht. Der Bundesanteil an den Abgeltungen wird unter den Kantonen aufgeteilt. Dabei wird das Verkehrsangebot der Kantone sowie die Höhe der Kantonsbeteiligung (nach Art. 29b ARPV) berücksichtigt. Alle verfügbaren Gesamtmittel (Bundesanteil und Kantonsanteile) bilden zusammen die Kantonsquote.

⁴ SR 745.11

Das Verfahren zur Festlegung der Abgeltungen pro Linie nennt sich Bestellverfahren.

Das Bestellverfahren wird jeweils für eine Fahrplanperiode durchgeführt (entspricht zwei Fahrplanjahren, aktuell 2016/2017). Das Bestellverfahren läuft wie folgt ab:

- Bund und Kantone (Besteller) geben den TU Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan), unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mitteln (für 2016/2017 Ende 2014).
- Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die TU Offerten pro Linie (Offerteingabe für 2016/2017: Ende April 2015). In den Offerten werden die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausgewiesen. Das verbleibende Defizit sind die sogenannten «geplanten ungedeckten Kosten», welche von den Bestellern abgegolten werden.
- Die Besteller prüfen die Offerten und verhandeln sie mit den TU. Beim Angebot können sich Änderungen aufgrund des Fahrplanverfahrens ergeben.
- Nach der Bereinigung der Offerten schliessen die Besteller mit den TU Angebotsvereinbarungen ab. In den Angebotsvereinbarungen werden das Angebot sowie die Abgeltungen und deren Aufteilungen auf Bund und Kantone geregelt. Bei kantonsgrenzüberschreitenden Linien beteiligen sich die Kantone anteilsmässig.
- Nach dem Fahrplanwechsel erbringen die TU die offerierte Leistung.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) überprüft im Nachhinein im Rahmen der jährlichen Rechnungsgenehmigung die ordnungsgemässe Verwendung der Abgeltungen nach Artikel 37 PBG und den Vorschriften der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV)⁵. Die TU müssen den RPV in ihren Jahresrechnungen als eigene Verkehrssparte ausweisen und etwaige Gewinne oder Verluste daraus einer Spezialreserve zuführen (Art. 36 PBG).

Der RPV entwickelt sich

Der RPV ist ein tragender Pfeiler des öV-Systems in der Schweiz. Schweizerinnen und Schweizer nutzen den öV für über 20 Prozent der täglich zurückgelegten Distanzen und für 13 Prozent ihrer Fahrten. Täglich finden 2 Millionen Fahrten im RPV statt. Die Erschliessungsqualität des RPV ist insgesamt sehr hoch; er gewährleistet eine grosse Mobilität in den Regionen und bietet den Fahrgästen ein hohes Sicherheitsniveau. Er erzielt einen hohen Marktanteil (Modalsplit) - auch im internationalen Vergleich.

Der RPV entwickelt sich positiv. Gemessen in Pkm stieg die Nachfrage zwischen 2007 und 2015 jährlich im Durchschnitt um 4 bis 5 Prozent. Das Angebot hat sich in den vergangenen Jahren diesem Nachfragewachstum entsprechend entwickelt. Die Auslastung nahm jährlich um 2,4 Prozent zu. Durchschnittlich wurden die Tarife bis 2012 jährlich um 1,2 Prozent erhöht.

Dadurch hat sich der Kostendeckungsgrad im RPV, welcher sich aus den durch Erlöse gedeckten Kosten ergibt, seit 2007 um jährlich rund 1,3 Prozent verbessert. Im Durchschnitt sind knapp 50 Prozent der Kosten durch die Benutzer finanziert. Die übrigen 50 Prozent bezahlen die Steuerpflichtigen. Erfreulich ist, dass auch die Effizienz der Branche zugenommen hat. So ist die Abgeltung pro Personenkilometer

⁵ SR 742.221

und Jahr von 2007 bis 2012 im Durchschnitt um knapp 2,5 Prozent gesunken oder, anders ausgedrückt, die Effizienz um gleich viel gestiegen. Seit 2010 hat sich dieser Trend nicht mehr fortgesetzt: Ursache sind insbesondere die durch das hohe Nachfragewachstum bedingten Investitionen.

1.3 Anlass des Finanzbegehrens

Einführung eines vierjährigen Verpflichtungskredits für den RPV

Seit dem 1. Juli 2013 schreibt Artikel 30a PBG vor, dass der Bundesanteil an der Finanzierung des bestellten Angebots im RPV über einen vierjährigen Zahlungsrahmen zu erfolgen hat.

Aus den bei der Vorbereitung des ersten Zahlungsrahmens geführten Gesprächen ging hervor, dass dieses Finanzierungsinstrument durch einen Verpflichtungskredit ersetzt werden sollte. Als Besteller könnte der Bund damit den Transportunternehmen und den Kantonen den verfügbaren finanziellen Spielraum für das Angebot im RPV klarer und vor allem verbindlich darlegen. Dieser Punkt erfordert eine Änderung des PBG, die mit dieser Vorlage beantragt wird.

Zudem ist vorgesehen, dass die Bundesversammlung den Verpflichtungskredit für vier Jahre bewilligt. Zur zeitlichen Abstimmung mit den zwei nächsten zweijährigen Bestellperioden im RPV (Bestellperioden 2018–2019 und 2020–2021) sollen die Bundesmittel für die Jahre 2018 bis 2021 festgelegt werden. Für die Jahre 2020 und 2021 soll der Bundesrat die Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt freigeben können. Damit erhält er die Möglichkeit, auf veränderte finanzpolitische Rahmenbedingungen zu reagieren.

1.4 Allgemeine Bedeutung des Vorhabens

Der Verpflichtungskredit trägt zu einer verbesserten Planung der dem RPV zugeteilten Finanzmittel bei und gereicht damit zum Vorteil aller Beteiligten (insbesondere Besteller und Transportunternehmen).

Mit den im Bezugszeitraum zugewiesenen steigenden Mitteln kann das derzeitige Angebot weitergeführt werden, es können mehrjährige Verpflichtungen (Investitionsfolgekosten wie die Beschaffung von Rollmaterial) eingegangen und die Mitfinanzierung von Angebotsausbauten ermöglicht werden.

1.5 Interesse des Bundes am Vorhaben

Der Bund hat einerseits die revidierten Bestimmungen von Artikel 30a PBG zu berücksichtigen. Andererseits ermöglicht ihm die Einführung eines Verpflichtungskredits, den Rahmen für die dem RPV zur Verfügung gestellten Mittel für einen Zeitraum von vier Jahren festzulegen.

2 Inhalt der Vorlage

2.1 Antrag des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, der Einführung eines Verpflichtungskredits zur Finanzierung des Bundesanteils an den Leistungen des RPV für den Zeitraum von 2018 bis 2021 in der Höhe von 3970 Millionen Franken zuzustimmen.

Zudem beantragt er, der Änderung von Artikel 30a PBG zuzustimmen, mit der das Finanzierungsinstrument des Zahlungsrahmens durch einen Verpflichtungskredit ersetzt wird.

2.2 Beschreibung des Inhalts der Vorlage im Einzelnen

2.2.1 Anstieg des Abgeltungsbedarfs

Die Zunahme des Abgeltungsbedarfs im RPV wird von verschiedenen Faktoren getrieben: dem politischen Willen, die Nachfrage zu befriedigen und den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr zu verbessern, dem bedeutenden Angebotsausbau, der namentlich auf den Ausbau der S-Bahn-Netze in mehreren Regionen zurückzuführen ist, der Verbesserung der Infrastruktur für ein leistungsfähigeres oder verdichtetes Angebot, der Finanzierung von neuen Betriebsmitteln zur Erneuerung oder Erwerb zusätzlichem Rollmaterial, der Aufwertung von veralteten Depots oder Werkstätten sowie den erhöhten Anforderungen an die Qualität (insbesondere bezüglich der Pünktlichkeit), an die Zugänglichkeit im Sinne des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002⁶ über die die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) oder an die Sicherheit (Entwicklung bestimmter Normen oder Standards).

Besteller und TU haben das Angebot im RPV in den letzten Jahren gemeinsam ausgebaut und modernisiert. Wegen der wachsenden Nachfrage und der Erhöhung der Tarife sind sowohl die Kosten als auch die Einnahmen gestiegen. Trotz einer Verbesserung des Kostendeckungsgrades nahm der Abgeltungsbedarf in den vergangenen Jahren zu.

Die Finanzierung als Herausforderung

Der Bund leistete im Jahr 2015 Abgeltungen in der Höhe von 918,4 Millionen Franken an die Gesamtsumme von 1,8 Milliarden Franken für vom Bund anerkannte und gemeinsam mit den Kantonen finanzierte RPV-Leistungen. Zusätzliche Abgeltungen in der Höhe von fast 15 Millionen Franken wurden von den Kantonen allein finanziert.

Die Bundesmittel zur Finanzierung des RPV-Angebots konnten zwar in den letzten Jahren konstant erhöht werden (durchschnittlich um jährlich 3 % zwischen 2008 und 2016), trotzdem gestaltet sich die Finanzierung des RPV für Bund und Kantone zunehmend schwierig. So mussten teilweise Nachtragskredite zur Deckung der «Finanzierungslücke» gesprochen werden. Es hat sich nämlich gezeigt, dass das Geld nicht ausreichte, um alle geplanten Zusatzangebote zu finanzieren.

⁶ SR 151.3

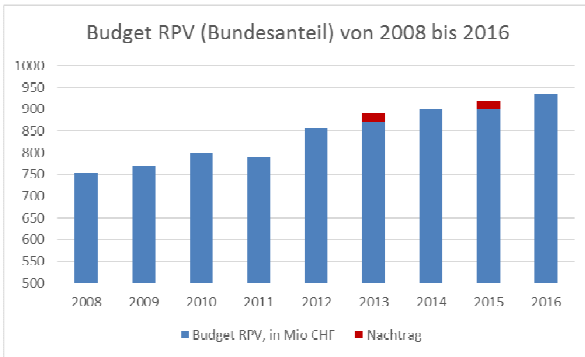


Abbildung 1: Budget RPV (Bundesanteil) von 2008 bis 2016

Der Bund ergriff ab 2013 verschiedene Massnahmen, um den Anstieg der Abgeltungen einzudämmen:

- Das BAV erliess im Rahmen des Offertverfahrens RPV restriktive finanzielle Vorgaben;
- die Branche des öffentlichen Verkehrs wird zu Effizienzsteigerungen angehalten;
- eine höhere Benutzerfinanzierung wird befürwortet.

Für das Jahr 2016 wurde in Absprache mit den Beteiligten eine Kürzung der Kantonsquoten (das sind die für den RPV eines jeden Kantons geplanten Mittel) beschlossen. Die frei werdenden Mittel können für die in der Fahrplanperiode 2016–2017 vorgesehenen Angebotssteigerungen verwendet werden.

Dank dieser Massnahmen sollten die für das Jahr 2017 vorgesehenen Bundesmittel ausreichen, um das bestellte Gesamtangebot im RPV mitzufinanzieren. Dies war seit mehreren Jahren nicht mehr der Fall und schafft eine gute Ausgangslage für den Verpflichtungskredit.

Perspektive für den RPV-Verpflichtungskredit

Angesichts der anhaltenden Wachstumstendenz des RPV sowohl von der Angebots- wie von der Nachfrageseite her zeichnet sich die Finanzierung als langfristige Problematik ab. Kurzfristig erzielt der Bund mit der Umsetzung eines Verpflichtungskredits eine bessere Übersicht über die Mittel, die er dem RPV zuweist. Damit können auch die anderen Beteiligten des öffentlichen Verkehrs vorausschauend planen, in welchem Umfang anderweitige Instrumente wie Effizienzsteigerungen, Tarifmassnahmen oder eine Erhöhung der kantonalen Beiträge zum Tragen kommen müssen, um die Finanzierung des RPV sicherzustellen.

In den Jahren 2018 bis 2021 sollen neben dem bestehenden Angebot auch wichtige Angebotsverbesserungen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Qualität finanziert werden können. Um die Höhe des Verpflichtungskredits für den RPV zu ermitteln, ging das BAV wie folgt vor: In einem aufsteigenden Ansatz wurden die Daten der Transportunternehmen zusammengefasst und beurteilt und anschliessend den finanzpolitischen Einschränkungen des Bundes gegenübergestellt.

2.2.2

Einschätzung des Finanzbedarfs für den RPV

Umfrage bei den Transportunternehmen (aufsteigender Ansatz)

Um sich ein repräsentatives Bild über den zukünftigen Abgeltungsbedarf zu verschaffen und möglichen mittelfristigen Finanzierungsproblemen vorzugreifen, konsultierte das BAV verschiedene Akteure des RPV. Dazu führte es zwischen dem 22. Oktober 2014 und dem 4. Januar 2015 eine Umfrage bei denjenigen Transportunternehmen durch, die die meisten Abgeltungen erhalten: Die im Panel erfassten Unternehmen (primär Bahnunternehmen) erhalten zusammen fast 90 Prozent der Abgeltungen für den RPV. Weil der genaue Zeitraum für den Verpflichtungskredit noch nicht feststand, sollte mit der Umfrage die voraussichtliche Entwicklung der ungedeckten Kosten im RPV für den Zeitraum von 2017 bis 2021 ermittelt werden. Mit der Umfrage wurden präzisere und spezifischere Daten erhoben als gewöhnlich im Bestellverfahren (Mittelfristpläne). Zudem konnten diejenigen Projekte identifiziert werden, die gegenüber der Planung für 2015 einen signifikanten Einfluss auf die ungedeckten Kosten und damit den Abgeltungsbedarf des Bundes haben. Das sind beispielsweise neue Linien, Angebotsausbauten, neues oder erneuertes Rollmaterial oder auch Investitionsfolgekosten in für den Betrieb notwendige Ausrüstungen oder Infrastrukturen wie beispielsweise Werkstätten, Depots, ETCS-Ausrüstungen usw.

Auch die betroffenen Kantone wurden in die Umfrage einbezogen. Von ihnen wünschte das BAV eine grundsätzliche Validierung der von den Unternehmen vorgelegten Projekte, um deren Zuverlässigkeit zu prüfen.

Die Analyse und Plausibilisierung der erhobenen Daten ergab für die eingereichten Projekte bis ins Jahr 2021 einen Finanzierungsmehrbedarf von insgesamt rund 386 Millionen Franken gegenüber der Plansituation für 2015. Geht man von einem durchschnittlichen Bundesanteil von rund 50 Prozent aus, bedeutet das für den Bund einen Betrag in Höhe von 193 Millionen Franken bis 2021.

Die voraussichtliche Abgeltungssteigerung ist vor allem auf Angebotsausbauten (76 % der zusätzlichen Abgeltungen gegenüber 2015) und in kleinerem Ausmass auf Projekte für neue Linien (6 %), Investitionen in neues Rollmaterial (8 %) oder andere Investitionen (9 %) zurückzuführen.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass rund die Hälfte des geschätzten Abgeltungsmehrbedarfs mit Ausbauprojekten der Bahninfrastruktur verbunden ist. Diese werden entweder durch Leistungsvereinbarungen ausgelöst oder gehören zu Ausbauprogrammen wie Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) oder dem Ausbauschritt 2025 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur.

Im Folgenden werden einige Beispiele von Projekten für Angebotsausbauten und Investitionen in neues Rollmaterial aufgeführt, die im Zeitraum 2018 bis 2021 finanziert werden müssen:

- Inbetriebnahme der Linie Mendrisio–Varese (FMV);
- Viertelstundentakt zwischen Coppet–Genf–Lancy–Pont-Rouge;
- S-Bahn Aargau: Ausbauschritt Eppenberg;
- Ausbau der S-Bahn Waadt in der Region La Broye;

- Ausbau der Zürcher S-Bahn;
- Ausbau der S-Bahn St. Gallen;
- Viertelstundentakt zwischen Genf und Annemasse (Léman Express);
- Neues Rollmaterial für die Strecke Lugano–Ponte Tresa (FLP);
- Neues Rollmaterial für die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB);
- Neues Rollmaterial für die Rhätische Bahn (RhB);
- Neues Rollmaterial für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS);
- Neues Angebot Biel–Delsberg–Delle–Belfort;
- Verlängerung der S-Bahn-Linie S8 der RBS bis nach Bätterkinden;
- Angebotsausbau Glâne–Veveyse.

Weitere Erwägungen

Zwecks Harmonisierung wurden die angefragten Unternehmen gebeten, in ihren Antworten weder die Auswirkungen der Teuerung (Trassenpreise inbegriffen) noch künftige Tarifierhöhungen einzubeziehen. Damit diese sowie die Auswirkungen der nicht angefragten Unternehmen (Busunternehmen, mit Ausnahme von PostAuto) berücksichtigt werden konnten, pflegte das BAV eine durchschnittliche jährliche Erhöhung der Abgeltungen von 1 Prozent ein. Diese Annahme beruht auf einem Erfahrungswert, der sowohl die Auswirkungen von Tarifierhöhungen als auch von Effizienzgewinnen miteinbezieht.

Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs für den RPV im Zeitraum 2018–2021

Der geschätzte Abgeltungsbedarf für den RPV im vierjährigen Zeitraum des Verpflichtungskredits 2018–2021 beträgt insgesamt 4250 Millionen Franken. Damit ergibt sich gegenüber der Planung für 2017 ein kumulierter Finanzierungsmehrbedarf von 882 Millionen Franken (Anteil Bund und Kantone).

in Mio. CHF				Zeitraum des Verpflichtungskredits RPV 2018–2021				
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2018–2021
RPV-Kredite (Budget/FIPLA Bund)	919.5	936.1	952.1					
Ergebnis der Umfrage bei den TU (Januar 2015)*				65.8	165.3	212.5	246.5	
Allgemeine Entwicklung der Abgeltungen (+ 1 %/Jahr)				19.0	38.2	57.7	77.3	
Schätzung der zusätzlichen ungedeckten Kosten RPV (Bund und Kantone)				84.8	203.5	270.2	323.8	882.3
Schätzung der ungedeckten Kosten am Bundesanteil (50%)	919.5	936.1	952.1	994.5	1053.9	1087.2	1114.0	4249.6
Differenz zum Vorjahr (Mio. CHF)		16.6	16.0	42.4	59.3	33.4	26.8	
Differenz zum Vorjahr (%)		1.8%	1.7%	4.5%	6.0%	3.2%	2.5%	

* Total der geschätzten zusätzlichen Abgeltungen in Bezug auf die Prognose 2015

Tabelle 1: Einschätzung des gesamten Abgeltungsbedarfs für den RPV im Zeitraum 2018–2021

Zu diesen Beträgen kommen ab 2018 jährlich noch rund 8 Millionen Franken für 3G/4G-Verstärker hinzu, die vom Bund finanziert werden. Somit ergibt sich ein geschätzter Gesamtbedarf in Höhe von 4282 Millionen Franken.

2.2.3 Diskussion mit den Beteiligten

Im Sommer 2015 wurde die Beurteilung des Abgeltungsbedarfs den finanzpolitischen Einschränkungen des Bundes (anhand seiner Finanzplanung, provisorischer Stand Juli 2015) gegenübergestellt und den verschiedenen Beteiligten im RPV

(insbesondere den Kantonen und Unternehmen) vorgelegt. Alle Parteien waren sich einig darin, dass Massnahmen nötig sind und sich alle an der Finanzierung zukünftiger Bedürfnisse im RPV durch eine Kombination von verschiedenen Massnahmen – Effizienzsteigerungen, Tarifmassnahmen oder eine Erhöhung der Abgeltungen – zu beteiligen haben.

Mit Effizienzsteigerungen kann die Erhöhung der Abgeltungen aufgefangen oder wenigstens gebremst werden. Das Ziel besteht darin, dass die Transportunternehmen mehr und bessere Leistungen pro Subventionsfranken anbieten. Beispielsweise können mit einer Angebotsverbesserung oder einer Nachfragesteigerung bestimmte Leistungen von Skaleneffekten bei den Kosten profitieren oder die Verkehrserträge können steigen. Zudem geht das BAV vom Grundsatz aus, dass es sich bei den von den Unternehmen angekündigten Finanzierungsbedürfnissen um Höchstbeträge handelt, die nach einer tiefergehenden Analyse teilweise nach unten korrigiert werden können.

Die Parteien waren sich einig, dass die Erhöhung der geschätzten ungedeckten Kosten von 441 Millionen Franken zur Hälfte über zusätzliche Effizienzsteigerungen der TU und/oder Tarifmassnahmen aufgefangen werden können. Die Verantwortung für das Ergreifen von Tarifmassnahmen für denjenigen Teil des Finanzierungsbedarfs, der nicht über Effizienzsteigerungen gedeckt werden kann, liegt bei den Unternehmen.

Die andere Hälfte der ungedeckten Kosten würde über höhere Abgeltungen von Bund und Kantonen gedeckt. Den Kantonen wird der Entscheid überlassen, ob sie bestehende Angebote überprüfen wollen, um so frei werdende Bundesmittel für effektivere Angebote einsetzen zu können.

Auf dieser Grundlage wurde der Bundesanteil am Abgeltungsbedarf des Verpflichtungskredits RPV nach unten korrigiert. Damit beträgt er für die Jahre 2018 bis 2021 noch insgesamt 4061 Millionen Franken. Das ergibt einen Mehrbedarf von 137 Millionen Franken gegenüber dem Finanzplan, wie die folgende Tabelle zeigt:

in Mio. CHF	Bezogen auf Budget/FIPLA Bund			Zeitraum des Verpflichtungskredits RPV 2018–2021				
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Σ 2018–2021
Schätzung der zusätzlichen ungedeckten Kosten RPV (Ergebnisse aus Tabelle 1)				84.8	203.5	270.2	323.8	882.3
Schätzung der ungedeckten Kosten RPV (Bundesanteil)	919.5	936.1	952.1	994.5	1053.9	1087.2	1114.0	4249.6
Beteiligung der TU (Effizienzsteigerungen, Tarifmassnahmen) (50 % Bund/Kantone)				42.4	101.8	135.1	161.9	441.2
Restliche Abgeltungen Bund				973.3	1003.0	1019.7	1033.1	4029.0
Projekte Bund (3G-Verstärker)				8.0	8.0	8.0	8.0	
Total Bundesanteil				981.3	1011.0	1027.7	1041.1	4061.0
Finanzplanung Bund	919.5	936.1	952.1	952.0	971.0	990.4	1010.2	3923.6
Abweichung von der Finanzplanung				29.3	40.0	37.3	30.8	137.4
Differenz zum Vorjahr (Mio. CHF)				29.2	29.7	16.7	13.4	
Differenz zum Vorjahr (%)				3.1%	3.0%	1.6%	1.3%	

Tabelle 2: Neubeurteilung des Bundesanteils am zusätzlichen Abgeltungsbedarf für den RPV im Zeitraum 2018–2021

Die Möglichkeit einer Unterscheidung zwischen Projekten, die von Bund und Kanton gemeinsam finanziert werden, und Projekten, die von den Kantonen alleine finanziert werden müssten, wurde als ungeeignet abgelehnt. Zudem wäre mit einem solchen Vorhaben auch die Bestimmung von Artikel 30 PBG verletzt worden, wonach der Bund 50 Prozent der gesamten Abgeltungen finanziert.

2.2.4 Grundsatzentscheid des Bundesrates

Der Bundesrat fällte am 18. November 2015 einen Grundsatzentscheid zu einem Verpflichtungskredit für den RPV für den Zeitraum 2018–2021.

Angesichts der schwierigen Finanzlage des Bundes, die sich insbesondere im Stabilisierungsprogramm 2017–2019 ausdrückt, hat sich der Bundesrat für einen Verpflichtungskredit für die Jahre 2018–2021 in der Höhe von 3970 Millionen Franken ausgesprochen.

Dieser Verpflichtungskredit soll wie folgt aufgeteilt werden:

- Die Beträge für die Jahre 2018 und 2019 entsprechen dem aktuellen Finanzplan des Bundes;
- Eine Erhöhung der im Finanzplan vorgesehenen Mittel für den RPV wird ab 2020 möglich, so dass eine durchschnittliche jährliche Erhöhung der Mittel von 2 Prozent erreicht werden kann.

Jahr	RPV-Verpflichtungskredit (Mio. CHF)	Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr
2017	952,1	(Basis)
2018	952,0	– 0,0 %
2019	971,0	+ 2,0 %
2020	1017,0	+ 4,7 %
2021	1030,0	+ 1,3 %
Total 2018–2021	3970,0	

Tabelle 3: Vorschlag für die Aufteilung des RPV-Kredits für die Jahre 2018–2021

in Mio. CHF	Zeitraum des Verpflichtungskredits RPV 2018–2021					
	2017	2018	2019	2020	2021	Σ 2018–2021
Schätzung ungedeckte Kosten, Bundesanteil	952,1	994,5	1053,9	1087,2	1114,0	4249,6
Beteiligung der TU (Effizienzsteigerungen, Tarifmassnahmen) (Auswirkungen auf den Bundesanteil)		-21,2	-50,9	-67,6	-81,0	-220,6
Projekte Bund (3G-Verstärker)		8,0	8,0	8,0	8,0	32,0
Einschätzung Abgeltungen RPV (Bundesanteil)	952,1	981,3	1011,0	1027,7	1041,1	4061,0
Verpflichtungskredit RPV	952,1	952,0	971,0	1017	1030,0	3970,0
Differenz zur Situation im Jahr 2017		-0,1	18,9	64,9	77,9	161,6
Differenz zum geschätzten Abgeltungsbedarf		29,3	40,0	10,7	11,1	

Tabelle 4: Aufteilungsvorschlag des RPV-Verpflichtungskredits im Vergleich

Damit beteiligt sich der Bund in den Jahren 2018 bis 2021 mit rund 160 Millionen Franken an den geschätzten Zusatzkosten des RPV gegenüber der Plansituation für 2017. Über den ganzen Zeitraum gesehen ist der Wachstumspfad der RPV-Mittel von durchschnittlich jährlich 2 Prozent eine der höchsten Zuwachsraten in den Tätigkeitsbereichen des Bundes. Auch wenn die Erhöhung gegenüber dem ursprünglichen Finanzplan moderat scheint, wurde dem RPV angesichts der derzeitigen Finanzlage und im Vergleich zu anderen Tätigkeitsbereichen des Bundes in der Tat Priorität eingeräumt.

Hinsichtlich der Finanzlage für das Jahr 2018 hat das BAV den Kantonen und Unternehmen bereits mitgeteilt, dass der Bund nur eine gegenüber 2017 stabile Situation finanzieren kann, und auch die Auswirkungen für die Beteiligten dargelegt (siehe Kap. 3.2 und 3.6). Wenn es Kantonen und Unternehmen vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage gelingt, bestimmte Projekte in die Zukunft zu verschieben oder

ihre Finanzierung zu übernehmen, kann davon ausgegangen werden, dass die zugewiesenen Mittel zur Deckung aller im berücksichtigten Zeitraum angemeldeten Bedürfnisse ausreichen. Ab 2020 beträgt der Unterschied zwischen geschätzten und zugewiesenen Mitteln 10 Millionen Franken. Erfahrungsgemäss kann diese Lücke im Lauf des Bestellverfahrens geschlossen werden. Das ist jedoch nur dann der Fall, wenn die in Kapitel 2.2.3 beschriebenen Massnahmen auch umgesetzt werden.

Mit ihrer Zustimmung zu diesem Verpflichtungskredit ermöglicht die Bundesversammlung dem Bund, seinen finanziellen Verpflichtungen bei der Mitfinanzierung des RPV grundsätzlich nachzukommen. Gleichzeitig erhöht sie die Planungssicherheit für die beteiligten Parteien. Zudem wird sichergestellt, dass die Beträge mit dem Finanzplan für die Legislaturperiode 2017–2019 vereinbar sind.

Falls die Bundesmittel nicht ausreichen, um den Anteil des Bundes an den von den Kantonen geplanten RPV-Angeboten zu finanzieren, muss der Bund für die Zuweisung seiner zusätzlichen Mittel für die Jahre 2019 bis 2021 Prioritäten festlegen. Angesichts der noch ausstehenden Schritte, die zur Bestätigung des Inhalts und des Inbetriebnahmejahres verschiedener Projekte noch nötig sind, verzichtet diese Vorlage auf eine weitergehende Festlegung von Prioritäten. Sie werden im Rahmen des Bestellverfahrens im RPV in Absprache mit den Kantonen als Mitbesteller festgelegt.

2.2.5 Zukunftsperspektiven

Auftrag des Parlaments zur Analyse und Reform des RPV-Systems

Mit dem Verpflichtungskredit wird der Entwicklungsrahmen des RPV für vier Jahre festgelegt. Darüber hinaus sind Massnahmen mit mittel- bis langfristigem Charakter erforderlich. Das Parlament hat den Bundesrat mit der Motion 13.3663 «Regionaler Personenverkehr. Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens» beauftragt, Massnahmen vorzuschlagen, wie einerseits die Finanzierung des RPV auf lange Sicht sichergestellt und das heutige Bestellverfahren harmonisiert und vereinfacht und andererseits dessen Angebot besser auf die beschlossenen Infrastrukturausbauten und die Finanzierung abgestimmt werden kann. Damit soll das System als Ganzes auf dauerhafte Grundlagen gestellt werden.

Erste Analyse des BAV und Beratung mit den wichtigsten Anspruchsgruppen

Das BAV erstellte verschiedene Analysen: Zum einen wurde das Bestellverfahren evaluiert, zum anderen bildete es eine Gruppe von Sachverständigen, die die verschiedenen Reformvorschläge zur Steuerung und Finanzierung des RPV prüfte und Empfehlungen abgab. Das BAV diskutierte diese Vorschläge mit den verschiedenen Beteiligten und zog Schlüsse daraus.

Entscheid des Bundesrates über das weitere Vorgehen noch in diesem Jahr

Der Bundesrat wird sich in der zweiten Jahreshälfte 2016 zum weiteren Vorgehen bei der möglichen Neugestaltung der Steuerung und Finanzierung des RPV äussern.

2.3

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Änderung von Artikel 30a PBG

Der Verpflichtungskredit legt den Höchstbetrag fest, bis zu dem der Bundesrat für ein bestimmtes Vorhaben finanzielle Verpflichtungen eingehen kann. Er wird dann eingesetzt, wenn die Ausführung eines Vorhabens über das Voranschlagsjahr hinaus Zahlungen verursacht.

Nach Artikel 21 Absatz 4 Buchstaben d und e des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 2005⁷ über den eidgenössischen Finanzhaushalt (FHG) sind Verpflichtungskredite insbesondere für die Zusicherung von Beiträgen erforderlich, die erst in späteren Rechnungsjahren auszuführen sind, sowie für die Übernahme von Bürgschaften und sonstigen Gewährleistungen.

Artikel 30a PBG sieht vor, dass die Finanzierung des bestellten Angebots im RPV über einen vierjährigen Zahlungsrahmen zu erfolgen hat. Der Bundesrat beantragt, den Zahlungsrahmen durch einen Verpflichtungskredit zu ersetzen. Damit werden der rechtliche und der finanzielle Rahmen für den RPV gestärkt. Mit einem Verpflichtungskredit kann das BAV zweijährige Angebotsvereinbarungen ohne Vorbehalt abschliessen. Dies ist heute nicht möglich und wäre es auch nicht mit einem Zahlungsrahmen. Mit dem Bundesbeschluss werden die zugewiesenen Mittel bis ins Jahr 2019 freigegeben. Für die Jahre 2020 und 2021 soll der Bundesrat die Mittel erst zu einem späteren Zeitpunkt freigeben können. Damit erhält er die Möglichkeit, auf veränderte finanzpolitische Rahmenbedingungen zu reagieren.

Mit einem Verpflichtungskredit kann der Bund gegenüber den anderen Beteiligten im RPV, namentlich den Kantonen und den Transportunternehmen, transparenter und vor allem verbindlicher kommunizieren. Hier wird daran erinnert, dass mit den Abgeltungen für den RPV neben Transportleistungen auch Folgekosten von langfristigen Investitionen, wie beispielsweise in Eisenbahnfahrzeuge, finanziert werden. Erhöht sich die Verbindlichkeit hinsichtlich zukünftiger RPV-Kredite, lassen sich die verschiedenen Projekte auch besser planen.

Aufhebung von Artikel 66 PBG

Die Übergangsbestimmung von Artikel 66 PBG ist hinfällig geworden und sollte deshalb aufgehoben werden.

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2018 bis 2021

Unter dem Vorbehalt der Zustimmung zur oben beschriebenen Änderung des PBG setzt der Bundesbeschluss für die Jahre 2018 bis 2021 den Gesamtbetrag der Bundesmittel des Verpflichtungskredits zugunsten des RPV in der Höhe von 3970 Millionen Franken fest. Die Art und Weise, wie dieser Betrag ermittelt wurde, ist in Kapitel 2.2 dargelegt.

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Wird der Verpflichtungskredit für den RPV wie vorgeschlagen umgesetzt, ist ungeachtet der Finanzlage des Bundes eine moderate Erhöhung der vorgesehenen Mittel im betrachteten Zeitraum möglich.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf den Personalaufwand des Bundes.

3.2 Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone erhalten mit einem Verpflichtungskredit eine bessere Übersicht über die Bundesmittel, die dem RPV für einen Zeitraum von vier Jahren zugewiesen werden. Als Folge davon können sie den kantonalen Finanzbedarf im Hinblick auf die Projekte, die sie bestätigt haben möchten, besser planen.

Die Kantone (und die Transportunternehmen) wurden vom BAV darüber informiert, dass im Jahr 2018 geringfügig weniger Mittel zur Verfügung stehen werden als 2017. Daraus ergeben sich für die Fahrplanperiode 2018/2019 folgende Konsequenzen:

- Allfällig anfallende Mehrkosten sind vorzugsweise durch eine Tarifmassnahme im Dezember 2017, weitere Effizienzsteigerung oder durch zusätzliche Abgeltungen der Kantone zu finanzieren. Der Bund beteiligt sich 2018 an keinen Mehrkosten. 2019 steigen die Mittel moderat.
- Geplante Angebotsausbauten sind zu überprüfen, und es ist insbesondere eine Verschiebung auf 2020 und danach in Betracht zu ziehen.
- Die vorgesehene Finanzierung von 3G-Verstärkern ab 2018 kann frühestens ab 2020 realisiert werden.
- Betriebsmittel für diese Periode können durch den Bund nur genehmigt werden, wenn die Kantone die alleinige Finanzierung der Folgekosten in den Jahren 2018 und 2019 zusichern.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Mit dem hier vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Jahre 2018 bis 2021 können im Gegensatz zu heute bestimmte Angebots- und Qualitätsverbesserungen umgesetzt werden. Damit wird die Attraktivität des öV gestärkt und die Erschließung des Landes verbessert. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die Volkswirtschaft aus.

3.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die vorgeschlagenen Investitionen betreffen unter anderem die Verbesserung von Rollmaterial, um den Anforderungen des BehiG gerecht zu werden.

3.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit dem hier vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für die Jahre 2018 bis 2021 können im Gegensatz zu heute einerseits bestimmte Angebotsausbauten und andererseits Investitionen getätigt werden, die die Attraktivität des öV gegenüber dem Individualverkehr erhöhen.

3.6 Andere Auswirkungen

Folgen für die Transportunternehmen im RPV

Die TU wurden ebenso wie die Kantone über die unveränderten Bundesmittel für das Jahr 2018 und die in den Folgejahren zugewiesenen Mittel informiert. Diese Mittel sollten ab 2020 ausreichen, falls die Unternehmen ihre Anstrengungen im Bereich der Effizienzgewinne und der Tariferhöhungen bestätigen; diese beiden Hebel fallen in ihren Verantwortungsbereich.

4 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates

4.1 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 27. Januar 2016⁸ zur Legislaturplanung 2015–2019 angekündigt.

4.2 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates

Diese Vorlage steht in keinem Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 der Bundesverfassung⁹ (BV).

Der Bundesbeschluss über die Freigabe eines Verpflichtungskredits zur Abgeltung von Leistungen im RPV stützt sich auf Artikel 30a (neu) PBG. Dieser Artikel be-

⁸ BBI 2016

⁹ SR 101

stimmt, dass die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit festlegt und seine zeitliche Staffelung regelt.

Der Bundesbeschluss beruht auch auf Artikel 28 PBG, wonach der Bund die Leistungen im RPV abgilt.

5.2 Erlassform

5.2.1 Gesetzesänderung

Nach Artikel 164 BV und Artikel 22 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002¹⁰ erlässt die Bundesversammlung alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in Form von Bundesgesetzen. Das ist bei dieser Gesetzesvorlage zur Änderung des PBG der Fall. Diese Vorlage untersteht dem Referendum.

5.2.2 Bundesbeschluss

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

5.3 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV sieht zum Zweck der Ausgabenbegrenzung vor, dass der Verpflichtungskredit über die Abgeltung von Leistungen im RPV, der neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich zieht, in jedem der beiden Räte der Zustimmung der Mehrheit aller Mitglieder bedarf.

5.4 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Mit dem Bundesbeschluss wird das in den Bestimmungen des PBG vorgesehene Bestellverfahren im RPV unverändert beibehalten. Zudem entspricht er den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 1990¹¹ über Finanzhilfen und Abgeltungen (SuG). Massgebend sind insbesondere die Artikel 28, 29, 30 und 37 PBG.

Das Bestellverfahren wurde im Jahr 2014 einer Evaluation unterzogen, und eine Reform des RPV-Systems wird derzeit geprüft (siehe Kap. 2.2.5).

¹⁰ SR 171.10

¹¹ SR 616.1

Liste der verwendeten Abkürzungen

Abkürzung	Bezeichnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BV	Bundesverfassung
ETCS	European Train Control System
FHG	Finanzhaushaltsgesetz
FLP	Ferrovie Luganesi
FMV	Ferrovie Mendrisio Varese
öV	öffentlicher Verkehr
PBG	Personenbeförderungsgesetz
PKM	Personenkilometer
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn AG
RPV	Regionaler Personenverkehr
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SuG	Subventionsgesetz
TU	Transportunternehmen
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn AG
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur