

# Die Zukunft des regionalen Personenverkehrs

Positionspapier  
Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)

Juli 2013



## Impressum

Im Auftrag der Kommission Regionalverkehr des VöV

Die Arbeitsgruppe «Zukunft RPV» steht unter der Leitung von:  
Anna Barbara Remund, SBB AG

Mitglieder der Arbeitsgruppe sind:

Olivier Bayard, BLS AG

Thomas Baumgartner, Appenzeller Bahnen AG

Retus Ruffner, PostAuto Schweiz AG

Cyryll Weber, Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Christian Bumann, Verband öffentlicher Verkehr

An diesem Bericht mitgearbeitet haben:

Koordination:

Daniel Reymond, TRAVYS

Redaktion:

Christian Bumann, Verband öffentlicher Verkehr

Mischa Nugent, SBB AG

Layout/Grafik:

Rahel Bisesti, Verband öffentlicher Verkehr

Gaby Schärer, Verband öffentlicher Verkehr

Übersetzung:

Bruno Galliker, Verband öffentlicher Verkehr

Sylvie Schneuwly, Verband öffentlicher Verkehr

---

# Inhaltsverzeichnis

	Editorial	2
1	Das Wichtigste auf einen Blick	4
2	Der Regionalverkehr ist eine Erfolgsgeschichte	6
3	Der Regionalverkehr im Wandel	14
4	Herausforderungen	20
5	Die Branche handelt	25
6	Bedürfnisse der Branche	28
7	Glossar	30

Der regionale Personenverkehr (RPV) der Schweiz ist – wie der ganze öV – eine einzigartige Erfolgsgeschichte. Für fast einen Viertel der täglich zurückgelegten Distanzen nutzen Schweizerinnen und Schweizer heute den öffentlichen Verkehr, und alleine mit den Bussen und Zügen des Regionalverkehrs unternehmen die Passagiere täglich zwei Millionen Fahrten und legen dabei über 20 Millionen Kilometer zurück. Tendenz steigend.

Das ist eigentlich mehr als erfreulich, bringt aber eine ganze Reihe von Herausforderungen mit sich. Denn dieses «Tendenz steigend» bedeutet für die Transportunternehmen, dass sie das Angebot laufend ausbauen müssen, um die steigende Nachfrage bewältigen zu können. Jeder Ausbau des Angebotes aber bringt Mehrkosten mit sich. Und diese können die Transportunternehmen weder gänzlich selbst übernehmen noch durch immer weitere Effizienzsteigerungen auffangen.

Das heutige Bestellverfahren beinhaltet einige Schwachstellen, zumal keine konsolidierte Abstimmung der Angebotsplanungen mit den Finanzplanungen vorliegt.

Das vorliegende Papier des VöV zum RPV zeigt einerseits die heutigen Herausforderungen der TU detailliert auf und macht gleichzeitig Vorschläge, wie und durch wen diese Herausforderungen zu meistern sind:

- Die TU stehen als verlässliche Partner für einen kundenorientierten, nachhaltig finanzierbaren Regionalverkehr ein und optimieren dafür ihr Geschäft laufend weiter.
- Es braucht mehr Verbindlichkeit: Der VöV fordert vom BAV und den Kantonen einen stringent durchgeführten und abgestimmten Finanzplan- und Bestellprozess, der alle Beteiligten verbindlich einbindet.
- Die Besteller müssen den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig anerkennen und in ihre Finanzplanung aufnehmen.
- Der VöV verlangt für die TU angemessene unternehmerische Anreize und unternehmerischen Handlungsspielraum.

---

Möglich ist das nur, wenn das BAV, die Kantone und die öV-Branche gemeinsam nach Lösungen suchen und auch solche finden. Der VöV und die TU sind zu dieser Zusammenarbeit bereit und stellen sich dabei eine eigentliche «Task Force» aus den Beteiligten vor, welche die anstehenden Herausforderungen zügig angeht.

Ueli Stückelberger  
Direktor VöV

---

# 1 Das Wichtigste auf einen Blick

## Herausforderungen

- Angebotsausbauten im Regionalverkehr sind aufgrund der wachsenden Nachfrage zwingend notwendig. Jeder Angebotsausbau bringt Mehrkosten mit sich. Die Transportunternehmen (TU) können diese trotz Produktivitätssteigerungen nicht alleine tragen. Die Mehrkosten müssen durch höhere Abgeltungen und/oder höhere Fahrausweispreise mitfinanziert werden.
- Die Entwicklung des aggregierten mittelfristigen Finanzbedarfs des gesamten Regionalverkehrs ist nur ansatzweise bekannt.
- Im Bestellverfahren fehlt es an Planungssicherheit, Verbindlichkeit und interkantonal abgestimmten Vorgaben.
- Aufgrund des vor allem beim Schienenverkehr hohen Fixkostenanteils können bei Angebotsreduktionen kurzfristig nur sehr geringe Kosteneinsparungen erzielt werden. Das Risiko von ungedeckten Kosten liegt damit einseitig bei den Transportunternehmen.
- Zur Bewältigung der Nachfragespitzen sind kostspielige Investitionen notwendig, während in den Nebenverkehrszeiten und Randregionen die schwache Auslastung zu einer ungenügenden Kostendeckung führt.
- Steigende Kundenanforderungen, zusätzliche Sicherheitsstandards und neue regulatorische Vorgaben beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen.
- Die Komplexität des Systems Regionalverkehr nimmt zu. Für Unternehmen, die die gestellten Anforderungen nicht erreichen, wird es im Alleingang nicht mehr möglich sein, diese Komplexität wirtschaftlich sinnvoll zu meistern.
- Kantonsgrenzen stimmen vielerorts nicht mit den faktischen Marktgebieten oder betrieblich sinnvollen Angebotsperimetern überein.
- Den Transportunternehmen droht ein Arbeitskräftemangel. Das Personal ist überdurchschnittlich alt. In gewissen Berufsgruppen steigt die Eintrittsschwelle in die Arbeitswelt. Für die TU wird es wichtiger und schwieriger, geeigneten Personalnachwuchs für sich zu gewinnen.

---

## Die RPV-Branche handelt

- Wir entwickeln gemeinsam mit den Bestellern zukunftsgerichtete, nachhaltig finanzierbare und für unsere Kundschaft attraktive Angebotskonzepte.
- Wir stehen für einen effizienten Regionalverkehr ein und optimieren unser Geschäft stetig.
- Wir bekennen uns zur bestehenden Marktordnung und stehen deren Weiterentwicklung offen gegenüber.
- Wir suchen Synergien, sind offen für Kooperationen und bekennen uns zu einer Branchenstruktur, die der Marktgrösse und -komplexität entspricht.
- Wir zeigen uns als verlässliche Partner, offerieren termingerecht gemäss den Vorgaben der Gesetzgebung und leisten unseren Beitrag zu einem effizienten Bestellprozess.

## Bedürfnisse der RPV-Branche

- Wir erwarten einen durch das BAV stringent geführten Finanzplanungs- und Bestellprozess, der alle Beteiligten verbindlich einbindet. Dazu braucht es verlässliche Spielregeln und eine Marktraumsicht.
- Wir sind darauf angewiesen, dass Bund und Kantone bei Angebotsentwicklungen den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig in ihre Finanzplanung aufnehmen.
- Wir unterstützen die Weiterentwicklungen der regulatorischen Rahmenbedingungen. Dabei erwarten wir einen konsistenten und korrekten Einsatz der Instrumente, eine angemessene Risikozuscheidung und auf die Effizienz abgestützte regulatorische Vorgaben.
- Wir erwarten angemessene unternehmerische Anreize und unternehmerischen Handlungsspielraum, um das RPV-System weiterzuentwickeln.

---

## 2 Der Regionalverkehr ist eine Erfolgsgeschichte

### 2.1 Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

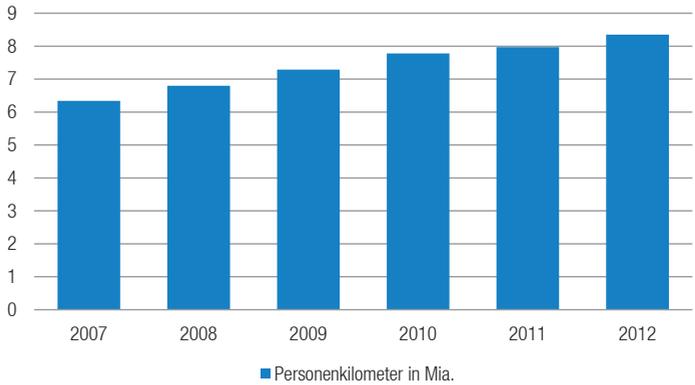
Der regionale Personenverkehr ist ein tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs der Schweiz und leistet einen zentralen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Für fast einen Viertel der täglich zurückgelegten Distanzen nutzen Schweizerinnen und Schweizer bereits heute den öffentlichen Verkehr, die Bedeutung des öV nimmt laufend weiter zu. Alleine mit den Bussen und Zügen des Regionalverkehrs unternehmen die Passagiere täglich zwei Millionen Fahrten und legen dabei über 20 Millionen Kilometer zurück. Dass auch entlegene Regionen von einer attraktiven öV-Anbindung profitieren, ist im europäischen Vergleich einzigartig. Diese Grunderschliessung stellt der Regionalverkehr mit Bahnen und Bussen, in einigen Fällen auch per Tram, Schiff oder Seilbahn, sicher. Das Angebot des Regionalverkehrs wird durch den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr und durch den Ortsverkehr, der durch Kantone und Gemeinden finanziert wird, ergänzt.

### 2.2 Die Nachfrage wächst stetig

Die Nachfrage nach Regionalverkehrsleistungen ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Immer mehr Kundinnen und Kunden sind immer häufiger und für immer längere Strecken mit dem Regionalverkehr unterwegs. Die zurückgelegten Personenkilometer stiegen seit 2007 durchschnittlich um 5,7 Prozent pro Jahr. Auch die Anzahl Fahrgäste nimmt laufend zu. 2007 waren pro Tag rund 1,75 Millionen Fahrgäste mit dem Regionalverkehr unterwegs, 2012 waren es bereits über zwei Millionen. Bei der Nachfrageentwicklung gibt es regionale Unterschiede. Starkes Nachfragewachstum wird insbesondere in den dicht besiedelten Regionen verzeichnet. Die Nachfrageentwicklung ist zudem stark von der Entwicklung des Angebots abhängig.

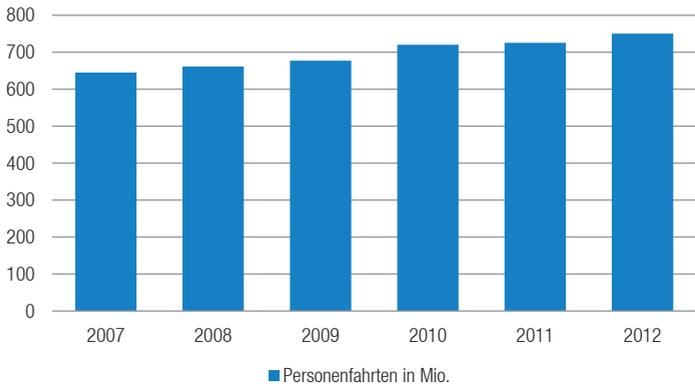
---

### Entwicklung der Nachfrage in Pkm



Quelle: BAV

### Entwicklung der Nachfrage in Personenfahrten



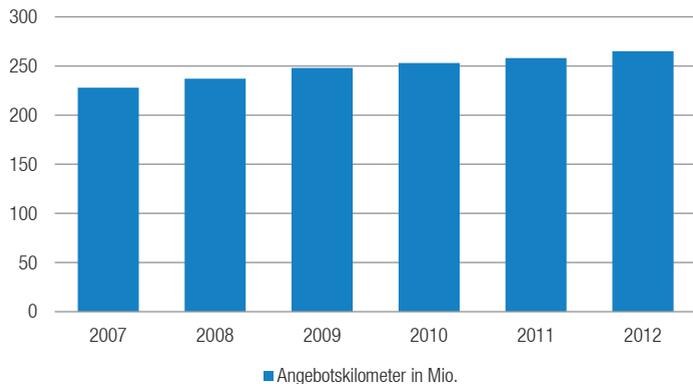
Quelle: BAV

---

## 2.3 Das Angebot wird laufend ausgebaut

Die Kundinnen und Kunden profitieren von einem in den letzten Jahren stark erweiterten Regionalverkehrsangebot. Seit 2007 nahm die Summe der angebotenen Zugs- und Buskilometer um über 10 Prozent zu. Auf vielen Strecken können den Passagieren neu Halb- oder gar Viertelstundentakt angeboten werden. Zudem konnten zahlreiche neue Verbindungen geschaffen werden. Das öV-Netz Schweiz wächst auf hohem Niveau weiter. Die Passagiere reisen zudem in immer moderneren Bussen und Zügen mit mehr Sitzplätzen, Niederflureinstiegen, Klimaanlage und Kundeninformationssystemen. Auch der Weg zur nächsten Haltestelle wird Jahr für Jahr kürzer. Die Zahl der Haltestellen stieg seit Anfang der 1990er Jahre um über 30 Prozent.

### Entwicklung des Angebots in Angebotskilometer



Quelle: BAV

---

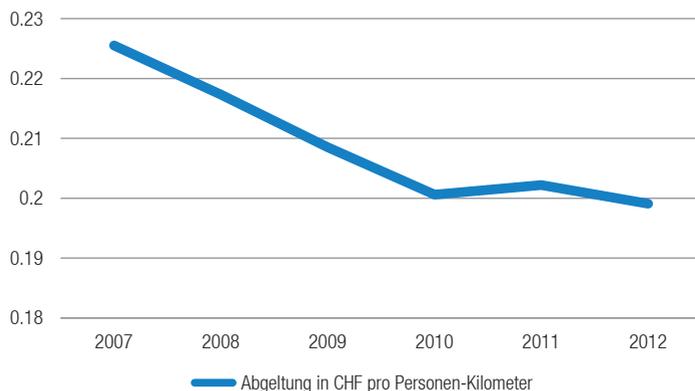
## 2.4 Finanzierungsbedarf trotz Effizienzsteigerungen

Die Fahrausweiserlöse reichen nicht aus, um sämtliche Kosten des Regionalverkehrs zu decken. Aufgrund des signifikanten volkswirtschaftlichen Nutzens beteiligt sich daher die öffentliche Hand an dessen Finanzierung. Mit der Revision des Eisenbahngesetzes 1996 wurde dafür das Bestellprinzip eingeführt. Bund und Kantone bestellen gemeinsam das Regionalverkehrsangebot. Die Transportunternehmen (TU) reichen Offerten für den Betrieb der einzelnen Linien ein. Für die ungedeckten Plankosten, die sich aus der Differenz der Betriebskosten und den erwarteten Verkehrserträgen ergeben, erhalten die TU eine Abgeltung. Einzelne Vereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen enthalten zudem Bonus-Malus-Systeme zur Qualität der Leistung.

Die Verteilung der finanziellen Last zwischen Bund und Kanton wird alle vier Jahre für jeden Kanton individuell festgelegt. Die Bundesbeteiligung liegt im schweizerischen Durchschnitt bei 50 Prozent. Der Bund legt pro Kanton einen finanziellen Rahmen für gemeinsame Bestellungen fest, die sogenannte Kantonsquote. Diese stellt den maximalen Betrag dar, der für die gemeinsame Bestellung in einem bestimmten Jahr zur Verfügung steht. Sollen in einem Kanton über diesen Maximalbetrag hinaus Leistungen bestellt werden, müssen diese vom Kanton alleine finanziert werden.

In den letzten Jahren wurden die absoluten Beiträge der öffentlichen Hand an den Regionalverkehr erhöht. Dank den Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen und der gestiegenen Nachfrage hat sich die Wirtschaftlichkeit des Regionalverkehrs in den letzten Jahren deutlich verbessert. Dadurch erhält die öffentliche Hand und damit die Kundinnen und Kunden für jeden Steuerfranken immer mehr Leistungen.

## Entwicklung der Abgeltungen in CHF/PK<sub>m</sub>



Quelle: BAV

## 2.5 Akteure im Regionalverkehr

### Die Kundinnen und Kunden

Die Kundinnen und Kunden der Regionalverkehrsunternehmen legen jeden Tag über zwei Millionen Fahrten zurück, um damit ganz unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Berufstätige und Schüler pendeln mit Bussen und Zügen des Regionalverkehrs zur Ausbildungs- oder Arbeitsstelle. Geschäftsreisende sind mit dem Regionalverkehr zur nächsten Besprechung unterwegs. Aber auch im Freizeitverkehr werden die Angebote des Regionalverkehrs genutzt. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs können dabei auf eine grosse Anzahl Stammkundinnen und -kunden zählen. Über die Hälfte der Bevölkerung besitzt ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr ermöglicht insbesondere auch Menschen mobil zu sein, die aus unterschiedlichen Gründen keinen Zugang zu individuellen Verkehrsmitteln haben.

## Die öffentliche Hand

Bund und Kantone sind gleich in mehreren Rollen wichtige Akteure im Regionalverkehr:

Bund und Kantone als Besteller	Ziel	Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele
	Wer	Eidgenössische und kantonale Parlamente, Bundesamt für Verkehr (BAV), kantonale Stellen
	Wie	Bestellungen und Angebotsvereinbarungen
Bund und Kantone als Eigner und Aktionär	Ziel	Einflussnahme im Unternehmen; Unternehmenswert und Leistungsfähigkeit erhalten/steigern
	Wer	Parlamente, UVEK und Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV), kantonale Stellen und Kantonsregierungen (inkl. Delegation)
	Wie	durch Eigenerziele, durch Einsitznahme im VR
Der Bund als Regulator	Ziel	Möglichst effizienter, effektiver öV-Sektor (Anschluss), Nichtdiskriminierung
	Wer	Parlament, BAV, Schiedskommission (SKE), Justiz, Preisüberwacher
	Wie	Gesetzgebung, Trassenpreise, Justizentscheide

## Die Transportunternehmen

Die TU übernehmen als Leistungserbringer die zentrale Aufgabe im Regionalverkehr. In der Schweiz gibt es rund 1300 abgeltungsberechtigte Linien, die von über 120 Transportunternehmen bedient werden. Dank der engen Zusammenarbeit der verschiedenen TU werden die Fahrpläne und Angebote aller Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt. So kann den Kundinnen und Kunden ein attraktives öV-Gesamtsystem angeboten werden.

Das Personenbeförderungsgesetz gibt den Transportunternehmen die Kompetenz, die Tarife festzulegen. Alle TU, die abgeltungsberechtigt sind, sind zur Teilnahme am Direkten Verkehr (DV) verpflichtet. Der DV ist eine lang bewährte Form einer nationalen Tarifgemeinschaft. Verschiedene Transportunternehmen bieten durchgehende Abonnemente und Einzelfahrausweise an. Die höchste Instanz des DV bildet die Gesamtheit der daran

---

beteiligten Unternehmen, die in etwa die Rolle einer Generalversammlung übernimmt. Der Strategische Ausschuss Direkter Verkehr (StAD) ist das strategische Führungsgremium des DV und legt im Falle einer Preisanpassung die prozentuale Anpassung des Tarifniveaus fest. Die Geschäftsführungsstelle des DV ist beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV) angesiedelt, in dem sich die Transportunternehmen zusammengeschlossen haben.

### Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Der VöV ist der nationale Dach- und Fachverband aller Transportunternehmen. Er vertritt gegenüber Politik, Behörden und Dritten die Interessen der TU. Vorstand und Ausschuss bilden die Führungsorgane des VöV. Die operative Geschäftsführung hat die Geschäftsstelle in Bern inne. Die Kommission Regionalverkehr bearbeitet das Themenfeld des regionalen Personenverkehrs. In der Kommission sind Entscheidungsträger der grössten, aber auch zahlreicher kleinerer Regionalverkehrsunternehmen vertreten.

### Die Tarif- und Verkehrsverbünde

Die Tarifverbünde spielen im Regionalverkehr eine wichtige Rolle. Sie sind seit Ende der 1970er Jahre rund um die städtischen Agglomerationen entstanden. Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt in der Regel nach einem Zonenpreissystem. Für Fahrten über die Verbundgrenze hinaus oder in Gebiete ohne Verbund gelten die Tarife des DV. Es gibt unterschiedliche Typen von Tarifverbänden: reine Abo-Verbünde und solche, die auch Einzelfahrausweise anbieten (integrale Verbünde). Ein Verkehrsverbund ist ein integraler Verbund, der eine eigene rechtliche Organisation für Transportplanung, Tarifgestaltung und weitere Aufgaben hat. Die Tarifverbünde haben sich zu einer dem DV ähnlichen Gremienstruktur formiert.

---

## 2.6 Breite politische Unterstützung

In der Schweiz ist die Identifikation mit dem öffentlichen Verkehr sehr stark. Wie der gesamte öV ist der Regionalverkehr in der Schweizer Bevölkerung und bei den politischen Entscheidungsträgern sehr gut verankert. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass Anliegen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bei Volksabstimmungen generell sehr gute Erfolgchancen haben. Die öV-affine Öffentlichkeit in der Schweiz reagiert aber demensprechend auch sehr sensibel, wenn es um «ihren» öV geht. Die Ankündigung des BAV, auf einigen Linien die Umstellung von Bahn auf Busbetrieb zu prüfen, hat im Herbst 2012 eine grosse öffentliche Debatte ausgelöst. Der Regionalverkehr ist grundsätzlich ein sehr politisches Thema. Politikerinnen und Politiker aller Parteien äussern sich bei Gelegenheit zum Thema.

Der öV als Staatsaufgabe ist grundsätzlich unbestritten. In der politischen Auseinandersetzung sind primär die Finanzierung (Stichwort: Nutzerfinanzierung) und Ausbauvorhaben kontrovers, wobei sich oft regionalpolitische Interessen durchsetzen.

---

## 3 Der Regionalverkehr im Wandel

### 3.1 Dynamische Marktentwicklung

In den nächsten Jahren stehen beispielsweise mit der S-Bahn St. Gallen, der Durchmesserlinie in Zürich sowie den internationalen Verbindungen der Regio-S-Bahn Basel, zwischen Mendrisio und Varese oder zwischen Genf Cornavin und Annemasse weitere grosse Angebotsschritte bevor. Mit den Ausbauten der S-Bahnen sind Angebotsverbesserungen bei der Feinverteilung mit dem Bus verbunden. Um diese Angebotsschritte bewältigen zu können, investieren die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs massiv in neues Rollmaterial.

Alle Prognosen gehen davon aus, dass die Nachfrage nach Mobilität auch weiterhin markant zunehmen wird. Auch im Regionalverkehr wird die Zahl der Reisenden weiter steigen. Gründe dafür sind das Bevölkerungswachstum und neue Mobilitätsbedürfnisse. Die Raumplanung versucht verstärkt, die Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter öV-Erschliessung zu konzentrieren.

Um der stark wachsenden Nachfrage gerecht werden zu können, muss einerseits das Angebot weiter ausgebaut werden. Der Regionalverkehr muss häufiger (Taktverdichtungen), rascher (Geschwindigkeitssteigerungen), direkter (Umsteigefreiheit) und rund um die Uhr (Nachtangebote) unterwegs sein. Andererseits werden verschiedene Massnahmen geprüft, um die Nachfrage im Tagesverlauf besser zu verteilen.

### 3.2 Steigende Kundenanforderungen

Die Anforderungen der Kunden und Besteller an Regionalverkehr steigen markant. Entsprechend beschaffen die Transportunternehmen modernes Niederflurrollmaterial mit Kundeninformationssysteme und Komforteinrichtungen wie Klimaanlage. Gleichzeitig werden die bestehenden Busse und Züge umfassend modernisiert. Auch Bahnhöfe und Haltestellen werden modernisiert und mit Echtzeitinformationssystemen ausgerüstet.

---

Die Kundinnen und Kunden erwarten, dass der Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter vereinfacht wird. Daher unternimmt die Branche grosse Anstrengungen, die diesem Ziel dienen. So soll beispielsweise die elektronische öV-Karte bisherige Fahrausweise wie Halbtax- und Generalabonnemente sowie Tarifverbundabonnemente ablösen.

Immer mehr hat der öV die Folgen von gesellschaftlichen Entwicklungen wie Littering oder Vandalismus zu tragen. Dadurch nehmen die Anforderungen an die Sicherheit zu. Um die Sicherheit der Fahrgäste und der Mitarbeitenden zu gewährleisten, müssen zudem erhebliche Mittel in Videoüberwachung, Transportpolizei und Präventionsmassnahmen investiert werden.

### 3.3 Neue technische Anforderungen

Moderne Busse und Züge müssen nicht nur immer komfortabler, sondern auch sicherer, umweltfreundlicher und leistungsfähiger werden. Die Fahrzeuge werden mit neuen Zugssicherungssystemen ausgerüstet und entsprechen diversen nationalen und internationalen Normen, deren Einhaltung in aufwändigen Zulassungsverfahren von Sachverständigen geprüft wird. Der notwendige Einbau modernster Elektronik lässt den Unterhalt der Fahrzeuge immer komplexer werden.

### 3.4 Zusätzliche regulatorische Anforderungen

Aufgrund des Landverkehrsabkommen mit der EU ist die Entwicklung auf europäischer Ebene von Bedeutung. In den sogenannten Bahnpaketen strebt die Europäische Kommission langfristig die komplette Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte an und will Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen weitgehend trennen. Wichtige Mitgliedstaaten haben aber unterschiedliche Vorstellungen darüber, was die zukünftige Ausgestaltung des europäischen Eisenbahnverkehrs betrifft.

---

Auf nationaler Ebene sind die diversen Schritte der Bahn- beziehungsweise öV-Reformen für den Regionalverkehr von entscheidender Bedeutung. Im verabschiedeten zweiten Schritt der Bahnreform 2 werden neue, national einheitliche Ausschreibungsregeln im Busbereich festgelegt. Neue Linien werden mit einigen Ausnahmen immer ausgeschrieben. Wenn zwischen Bestellern und dem Transportunternehmen eine Zielvereinbarung abgeschlossen wurde, müssen bestehende Linien nicht ausgeschrieben werden. Im Bahnbereich besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Linien auszuschreiben, wovon die Besteller aber zurzeit nicht Gebrauch machen.

Neben den grossen Reformen gibt es diverse weitere Regulative, die den Regionalverkehr betreffen. Diese werden vermehrt generell für gültig erklärt, obwohl auf die Grösse und Art der Unternehmen abgestimmte Vorgaben sinnvoller wären.

Das Behindertengleichstellungsgesetz verpflichtet die Akteure des öffentlichen Verkehrs, Massnahmen zu ergreifen, um Haltestellen, Fahrzeuge, Kommunikationssysteme und die Billettausgabe behindertengerecht zu gestalten. Von diesem Service profitieren alle Kundinnen und Kunden, etwa ältere Personen oder Eltern mit Kinderwagen. Die Vorteile, die dem öV dadurch entstehen, etwa rascheres Ein- und Aussteigen durch Tiefeinstieg, haben aber ihren Preis. Auch die Verschärfung des Arbeitszeitgesetzes und die Einführung der Chauffeurzulassungsverordnung führen zu Mehrkosten infolge vorgegebener Aus- und Weiterbildung und erschweren die Rekrutierung von geeignetem Personal.

---

### 3.5 Gesellschaftliche Anforderungen: Energie und Umwelt

Mit der vom Bundesrat angestrebten Energiestrategie 2050, dem geplanten Ausstieg aus der Atomenergie und den technischen Vorschriften im Individualverkehr, gewinnen Energie- und Umweltfragen für den öffentlichen Verkehr rasant an Bedeutung. Die Transportunternehmen sind angehalten, die Energieeffizienz weiter zu verbessern, den Energiebedarf ausschliesslich aus erneuerbaren Quellen zu decken und vermehrt auch selber Energie zu produzieren. Die Busunternehmen setzen diverse alternative Antriebsarten ein, damit Autobusse noch umweltfreundlicher werden und der CO<sub>2</sub>-Austausch weiter reduziert wird.

### 3.6 Neues Trassenpreissystem

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI-Vorlage), wurde Anfang 2013 das neue Trassenpreissystem eingeführt. Es bringt für den Regionalverkehr Mehrkosten von bis zu 80 Millionen Franken mit sich. Diese Mehrkosten konnten nur teilweise mittels Tarifmassnahmen an die Kunden weitergegeben werden. Weitere Tarifmassnahmen könnten eine politisch ungewollte Rückverlagerung des Verkehrs auf den Individualverkehr zur Folge haben.

### 3.7 Verändertes Rollenverständnis der Besteller

Die Kantone nehmen direkt oder über die Tarifverbände verstärkt Einfluss auf die Tarifgestaltung, die Verkehrsplanung, die operative Leistungserbringung und die Kommunikationsmassnahmen im Regionalverkehr. Die Besteller definieren nicht nur das «WAS», sondern neigen vermehrt dazu, auch beim «WIE» mitzubestimmen. Die Transportunternehmen werden dadurch in ihrem unternehmerischen Spielraum eingengt.

---

## 3.8 Knapper werdende Kapazitäten auf Strasse und Schiene

Auf viel befahrenen Strassen im dicht besiedelten Raum wird es immer herausfordernder, die Interessen von Fussgängern sowie Velo-, Individual- und öffentlichem Verkehr unter einen Hut zu bringen. Während die Busbetriebe aufgrund der stetig wachsenden Nachfrage immer grössere und breitere Fahrzeuge mit höheren Taktintervallen einsetzen, nimmt der zur Verfügung stehende Strassenraum ständig ab und der Verkehr auf der Strasse generell zu. Dieser Trend führt im Linienbusbetrieb zu immer grösseren Herausforderungen, vor allem bei der Sicherung der Transportkette. Die Bedürfnisse und die Leistungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs werden von Politik und Öffentlichkeit noch zu wenig wahrgenommen.

Auch auf der Schiene werden die Kapazitäten knapp. Das Schweizer Bahnnetz wird so intensiv wie kein zweites genutzt. Mit den knappen Netzkapazitäten die Bedürfnisse von Regional-, Fern- und Güterverkehr gleichermaßen zu befrieden, gestaltet sich immer schwieriger und ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten unmöglich geworden. Entsprechend verschärfen sich die Diskussionen darüber, welche Verkehre prioritär behandelt werden sollen.

## 3.9 Knapper werdende öffentliche Mittel

Es ist nicht sicher, ob die öffentliche Hand weiterhin in der Lage sein wird, rund die Hälfte der Kosten des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren. In den kommenden Jahren kann zwar von einem mehr oder weniger ausgeglichenen Bundeshaushalt ausgegangen werden. Gemäss dem aktuellen Finanzplan wird der Bund die Mittel für den Regionalverkehr bis 2016 um jährlich 1,5 Prozent erhöhen können, was zur Deckung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse aber nicht ausreichen wird. Speziell für die Kantonshaushalte sind die Prognosen wenig optimistisch. Einige Kantone haben bereits heute Mühe, die Abgeltungen für alle bestellten Angebote zu leisten. Es ist davon auszugehen, dass bei einer wachsenden Zahl der Kantone der Spardruck deutlich zunehmen wird.

---

### 3.10 Arbeitsmarkt

Für die Transportunternehmen wird es schwieriger, auf dem Arbeitsmarkt junges und motiviertes Personal zu gewinnen. Das Personal der Transportunternehmen ist im Schnitt überdurchschnittlich alt. Regulatorische Vorgaben wie die Verschärfung des Arbeitszeitgesetzes und die Einführung der Chauffeurzulassungsverordnung führen dazu, dass die Eintrittsschwelle in die Arbeitswelt in gewissen Berufsgruppen steigt und beeinträchtigen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Arbeitgeber.

---

## 4 Herausforderungen

Der Regionalverkehr ist eine Erfolgsgeschichte. Er hat sich in den letzten Jahren im Rahmen eines dynamischen Wachstumsgleichgewichts von Angebot, Nachfrage, Aufwand, Verkehrserträge und Abgeltungen entwickelt. Die vorgängig beschriebenen Entwicklungen gefährden dieses Gleichgewicht. Die Entscheidungsträger des Regionalverkehrs sind mit neun Herausforderungen konfrontiert.

### 4.1 Sicherung des Angebotsausbaus mit beschränkten finanziellen Mitteln

Angebotsausbauten im Regionalverkehr sind aufgrund der wachsenden Nachfrage zwingend notwendig. Jeder Angebotsausbau bringt Mehrkosten mit sich. Die Transportunternehmen können diese trotz Produktivitätssteigerungen nicht alleine tragen. Die Mehrkosten müssen durch höhere Abgeltungen und/oder höhere Fahrausweispreise mitfinanziert werden.

Die Finanzierung des Regionalverkehrs ist nicht nachhaltig gesichert. Für das Fahrplanjahr 2013 liegt eine strukturelle Abgeltungslücke von etwa 50 Millionen Franken vor. Es muss davon ausgegangen werden, dass die ungedeckten Kosten die verfügbaren Abgeltungen auch in den kommenden Fahrplanperioden übersteigen, ja dass sich das Problem ohne Massnahmen weiter verschärfen wird. Die Folgekosten des zwingend notwendigen Angebotsausbaus und der Rollmaterialbeschaffungen, sowie die steigenden Trassengebühren schränken das Potential für Kostensenkungen bei den Transportunternehmen ein. Produktivitätssteigerungen können nicht die gesamten Mehrkosten auffangen. Zur Schliessung der Finanzierungslücke müssen auch Nutzerinnen und Nutzer und/oder die Steuerzahlenden ihren Beitrag leisten.

---

## 4.2 Ermittlung des mittelfristigen Finanzbedarfs

Die Entwicklung des aggregierten mittelfristigen Finanzbedarfs des gesamten Regionalverkehrs ist nur ansatzweise bekannt.

Den Akteuren des Regionalverkehrs fehlt ein Steuerungswerkzeug, welches die Ermittlung des aggregierten mittelfristigen Finanzbedarfs über alle Linien und Transportunternehmen ermöglicht.

## 4.3 Optimierungsbedarf im Bestellverfahren

Im Bestellverfahren fehlt es an Planungssicherheit, Verbindlichkeit und interkantonal abgestimmten Vorgaben.

Die Vorgaben für die Offertstellung erreichen die Transportunternehmungen oft später als vorgesehen. Die Vorgaben der Besteller sind häufig nicht aufeinander abgestimmt und können sich erheblich unterscheiden. Zusätzlich generieren die steigenden Anforderungen an den Detaillierungsgrad der Offerten signifikanten administrativen Aufwand.

Die Transportunternehmen reichen ihre exakt auf die einzelnen Linien berechneten Offerten bis im April des Vorjahres bei Bund und Kantonen ein. Mit vielen Bestellern kommen die Angebotsvereinbarungen oft erst spät im laufenden Fahrplanjahr zum Abschluss. Die für die Angebote notwendigen Rollmaterialbeschaffungen wurden bereits Jahre vorher genehmigt und ausgelöst. Aufgrund der Konzessionspflichten sind die TU verpflichtet, die Verkehrsangebote zu fahren, obwohl noch keine rechtlich bindende Bestellung besteht.

---

## 4.4 Kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen

Aufgrund des vor allem beim Schienenverkehr hohen Fixkostenanteils können bei Angebotsreduktionen kurzfristig nur sehr geringe Kosteneinsparungen erzielt werden. Das Risiko von ungedeckten Kosten liegt damit einseitig bei den Transportunternehmen.

Rollmaterial und Angebotskonzepte werden von Bund und Kantonen bestellt, ohne dass sie deren langfristige Finanzierung sicherstellen. Die Budgets der öffentlichen Hand können kurzfristig gekürzt werden, während die Kosten für einmal beschafftes Rollmaterial während Jahren anfallen. Bei kurzfristigen Angebotskürzungen tragen die Transportunternehmen das volle Remanenzrisiko. Aufgrund der systembedingten Trägheit, insbesondere im Bahngeschäft, können Remanenzen nicht zeitnah abgebaut werden. Überzähliges Rollmaterial kann nicht einfach verkauft oder anderweitig verwendet werden, Infrastrukturen nicht kurzfristig abgebaut werden. Kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen verursachen zudem sehr hohen administrativen Aufwand (neue Kalkulationen etc.).

## 4.5 öV-Versorgung versus Auslastung

Zur Bewältigung der Nachfragespitzen sind kostspielige Investitionen notwendig, während in den Nebenverkehrszeiten und Randregionen die schwache Auslastung zu einer ungenügenden Kostendeckung führt.

In den Agglomerationen ist die Mobilität insbesondere in den Hauptverkehrszeiten rein quantitativ eine Herausforderung. Gerade umgekehrt präsentiert sich die Lage in gewissen (Rand-)Regionen. Dort ist nicht ein zu hohes, sondern zum Teil ein zu geringes Fahrgastaufkommen das Problem. Im ersten Fall bedingt die Bewältigung der Nachfragespitzen kostspielige Investitionen in geeignetes Rollmaterial, während im zweiten die schwache Auslastung (zum Beispiel zur Sicherung der Grundversorgung) zu einer ungenügenden Kostendeckung führt.

---

## 4.6 Neue Standards und regulatorische Vorgaben versus Produktivitätssteigerungen

Steigende Kundenanforderungen, zusätzliche Sicherheitsstandards und neue regulatorische Vorgaben beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen.

Die Kombination von markant steigenden Komfort- und Qualitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden, von neuen Sicherheitsstandards, die Ablösung einfacher Lizenzen durch aufwändige Zulassungen und verschärfte regulatorische Vorgaben (inklusive der automatischen Übernahme von EU-Vorgaben wie beispielsweise die Chauffeurzulassung), beschränken das Potential für weitere Produktivitätssteigerungen der Transportunternehmen. Es fehlt die Definition von finanzierbaren Standards und die Berücksichtigung der finanziellen Folgen für die Transportunternehmungen bei regulatorischen Auflagen und Ermessensentscheiden.

## 4.7 Steigende Komplexität

Die Komplexität des Systems Regionalverkehr nimmt zu. Für Unternehmen, die die gestellten Anforderungen nicht erreichen, wird es im Alleingang nicht mehr möglich sein, diese Komplexität wirtschaftlich sinnvoll zu meistern.

Bei der Fahrzeugtechnologie, bei der Finanz-, Ressourcen- und Angebotsplanung, bei den Erlösfragen oder bei der Umsetzung der regulatorischen Anforderungen nimmt die Komplexität laufend zu. Für Unternehmen, die die gestellten Anforderungen nicht erreichen, wird es unmöglich, diese Komplexität im Alleingang wirtschaftlich sinnvoll zu meistern.

---

## 4.8 Marktgebiete stimmen nicht mit politischen Grenzen überein

Kantonsgrenzen stimmen vielerorts nicht mit den faktischen Marktgebieten oder betrieblich sinnvollen Angebotsperimetern überein.

Kantonsgrenzen stimmen vielerorts nicht mit den faktischen Marktgebieten oder betrieblich sinnvollen Angebotsperimetern überein. Das ist insofern kein Problem, wenn zwischen den Bestellern Einigkeit über das Angebot besteht. Im Fall von Uneinigkeit zwischen Bestellern bei kantonsübergreifenden Linien kann dies für Transportunternehmungen zu Schwierigkeiten führen. Diese wirken sich in der Folge direkt auf die Kunden aus.

## 4.9 Gewinnung von Personalnachwuchs

Den Transportunternehmen droht ein Arbeitskräftemangel. Das Personal ist überdurchschnittlich alt. In gewissen Berufsgruppen steigt die Eintrittsschwelle in die Arbeitswelt. Für die TU wird es wichtiger und schwieriger geeigneten Personalnachwuchs für sich zu gewinnen.

Aufgrund des demographischen Wandels droht den Transportunternehmen ein Arbeitskräftemangel. Einerseits ist das Personal der Transportunternehmen überdurchschnittlich alt. Andererseits nimmt die Zahl der Jugendlichen wegen den geburtenschwachen Jahrgängen ab. Zudem führen regulatorische Vorgaben wie die Verschärfung des Arbeitszeitgesetzes und die Einführung der Chauffeurzulassungsverordnung dazu, dass die Eintrittsschwelle in die Arbeitswelt in gewissen Berufsgruppen steigt, sie beeinträchtigen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Arbeitgeber. Für die Transportunternehmen wird es daher wichtiger aber auch schwieriger, auf dem Arbeitsmarkt Personalnachwuchs für sich zu gewinnen.

---

## 5 Die Branche handelt

### 5.1 Die RPV-Branche fördert kundenorientierte und zukunftsgerichtete Angebote

Wir entwickeln gemeinsam mit den Bestellern zukunftsgerichtete, nachhaltig finanzierbare und für unsere Kundschaft attraktive Angebotskonzepte.

Die RPV-Branche:

- entwickelt in enger Zusammenarbeit mit den Bestellern das hochstehende Regionalverkehrsangebot weiter und fokussiert sich dabei auf den Kundennutzen. Angebote werden über verschiedene Verkehrsträger und Transportunternehmen hinweg aufeinander abgestimmt und das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs weiter gestärkt.
- setzt sich für einen kundenfreundlichen, einfach verständlichen öffentlichen Verkehr ein und unterstützt gemeinsame Anstrengungen von Direktem Verkehr und Verbänden, die diesem Ziel dienen.
- baut die kombinierte Mobilität (Park & Ride, Bike & Car-Sharing, eMobilität) aus.
- entwickelt in den wichtigen grenznahen Wirtschaftsräumen grenzüberschreitende S-Bahn- und Busangebote, um adäquate öV-Lösungen zu schaffen.
- unterstützt die Bestrebungen, ineffiziente Angebote wo möglich zu attraktiveren oder mit innovativen Alternativen zu ersetzen, respektive zu komplementieren.
- setzt RPV-gerechte Qualitätsstandards um. Im Sinne der Effizienz der eingesetzten Mittel werden in Hauptverkehrszeiten auch Stehplätze angeboten.

---

## 5.2 Die Branche steht für einen effizienten Regionalverkehr ein

Wir stehen für einen effizienten Regionalverkehr ein und optimieren unser Geschäft stetig.

Die RPV-Branche:

- optimiert ihr Geschäft laufend, indem Prozesse effizienter gelebt, Ressourcen effektiver eingesetzt und Overheadkosten reduziert werden. Diese unternehmerische Verantwortung wird die Branche auch in Zukunft wahrnehmen.
- ist innovativ und sucht stets nach komplementären Zusatzeinnahmen, beispielsweise aus dem Werbegeschäft und dem Tourismus.
- tritt für eine adäquate Nutzerfinanzierung ein und trägt unpopuläre Tarifierhöhungen mit, um das RPV-Angebot zu sichern.

## 5.3 Die Branche bekennt sich zur Marktordnung und ist offen für deren Weiterentwicklung

Wir bekennen uns zur bestehenden Marktordnung und stehen deren Weiterentwicklung offen gegenüber.

Die RPV-Branche:

- anerkennt die Vielfalt der bestehenden RPV-Landschaft als Stärke, welche die regionale Verankerung und Innovation fördert.
- steht einer Weiterentwicklung der Marktordnung hin zu mehr kontrolliertem Wettbewerb gemäss den Werkzeugen der Bahnreform 2.2 auch im Bahnbereich offen gegenüber, wenn zeitgleich angemessene Gestaltungsspielräume geschaffen werden.

---

## 5.4 Die RPV-Branche bekennt sich zur Zusammenarbeit

Wir suchen Synergien, sind offen für Kooperationen und bekennen uns zu einer Branchenstruktur, die der Marktgrösse und -komplexität entspricht.

Die RPV-Branche:

- sieht sich als tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, steht zum öV-Gesamtsystem und seinen Errungenschaften (Direkter Verkehr).
- bekennt sich zu Kooperationen und fördert gemeinsame Prozesse (z.B. Instandhaltung, Beschaffung, Ausbildung, Vertrieb, Produktion, usw.).
- Strebt für brancheninterne Kooperationsfelder eine Governance an, die garantiert, dass entsprechende Leistungen allen TU diskriminierungsfrei angeboten werden.
- ist bereit, um die gestellten Anforderungen zu erfüllen, den Konsolidierungsprozess weiterzuverfolgen.

## 5.5 Branche zeigt sich verbindlich

Wir zeigen uns als verlässliche Partner, offerieren termingerecht gemäss den Vorgaben der Gesetzgebung und leisten unseren Beitrag zu einem effizienten Bestellprozess.

Die RPV-Branche:

- ist ein verlässlicher Partner der Besteller.
- offeriert die Angebote termingerecht gemäss den Vorgaben der Gesetzgebung.
- leistet ihren Beitrag zu einem effizienten Bestellprozess.
- erstellt tragfähige, verbindliche Mittelfristplanungen und ermöglicht so eine aggregierte Finanzbedarfsplanung.

---

## 6 Bedürfnisse der Branche

### 6.1 Die RPV-Branche erwartet stringent geführte Prozesse

Wir erwarten einen durch das BAV stringent geführten Finanzplanungs- und Bestellprozess, der alle Beteiligten verbindlich einbindet. Dazu braucht es verlässliche Spielregeln und eine Marktraumsicht.

Die RPV-Branche:

- erwartet vom BAV eine stringente Führung des Finanzplanungs- und Bestellprozesses, da nur dem Amt ein nationaler Überblick möglich ist.
- setzt auf eine schweizweite Vereinheitlichung und Vereinfachung des Bestellverfahrens. Der administrative Aufwand muss reduziert werden.
- benötigt bei kurzfristigen Angebotsanpassungen faire und sachgerechte Lösungen, damit die unternehmerische Handlungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird und der Kundenfokus gewahrt bleibt. Einseitige Anpassungen der Offerten müssen vermieden werden.
- schlägt vor, die Planungssicherheit durch langfristige Vereinbarungen zu stärken und Markträume gesamtheitlich zu betrachten.

### 6.2 Die RPV-Branche benötigt eine verbindliche Finanzierung

Wir sind darauf angewiesen, dass Bund und Kantone bei Angebotsentwicklungen den aus Investitions- und Betriebsfolgekosten resultierenden Abgeltungsbedarf frühzeitig in ihre Finanzplanung aufnehmen.

Die RPV-Branche:

- erwartet, dass bei der Entwicklung von Angebotskonzepten die Investitions- und Betriebsfolgekosten bewertet und der daraus resultierende Abgeltungsbedarf gesichert wird.
- darf erwarten, dass der Mittelbedarf für Angebotsentwicklungen von den Bestellern (Bund und Kantone) rechtzeitig in ihre Finanzplanungen eingestellt wird.
- erwartet vom Bund eine Konsolidierung der finanziellen Planungen der TU, um die finanziellen Gesamtbelastungen zu planen und eine nachhaltige Finanzierung sicher zu stellen.

---

### 6.3 Die RPV-Branche braucht verbindliche Rahmenbedingungen mit einer angemessenen Risikozuscheidung

Wir unterstützen die Weiterentwicklungen der regulatorischen Rahmenbedingungen. Dabei erwarten wir einen konsistenten und korrekten Einsatz der Instrumente, eine angemessene Risikozuscheidung und auf die Effizienz abgestützte regulatorische Vorgaben.

Die RPV-Branche:

- steht zu den geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen und arbeitet engagiert an der Weiterentwicklung des RPV-Systems mit. Jede Weiterentwicklung muss jedoch die Steuerungsprozesse vereinfachen und den Administrativaufwand aller Beteiligten reduzieren.
- fordert einfache und wirkungsvolle Instrumente zur Steuerung des RPV, die verlässlich und nicht zu Ungunsten Einzelner angewendet werden.
- erwartet, dass regulatorische und gesetzliche Vorgaben sowie Ermessensentscheide der Aufsichtsbehörden auf ihre finanziellen Konsequenzen überprüft werden, bevor sie erlassen werden.

### 6.4 Die RPV Branche benötigt unternehmerische Anreize

Wir erwarten angemessene unternehmerische Anreize und unternehmerischen Handlungsspielraum, um das RPV-System weiterzuentwickeln.

Die RPV-Branche:

- benötigt vermehrte unternehmerische Anreize, um den RPV innovativ weiterentwickeln zu können. Zielvereinbarungen sollen ein realistisches Bonus/Malus-System enthalten.
- kann mit der Möglichkeit, einen angemessenen Gewinn zu erwirtschaften, Innovation und Unternehmertum bei den Transportunternehmungen fördern.
- muss Investitionskapital erarbeiten können. Die Transportunternehmen sollen durch Abschreibungen Mittel generieren können, damit am Ende der Lebensdauer von Rollmaterial eine Neubeschaffung vollständig finanziert werden kann.

---

## 7 Glossar

### Agglomerationsverkehr

Ein Begriff aus der Raumentwicklungspolitik, welcher den Verkehr auf Stadtgebiet und im urbanen Umland – sowohl Regional- wie Ortsverkehr – umfasst.

### Angebotskilometer (Akm)

Masseinheit des Beförderungsangebotes eines Verkehrsunternehmens. Ein Angebotskilometer entspricht einem angebotenen Passagiersitzplatz in einem Zug oder Bus über eine Beförderungsdistanz von einem Kilometer.

### Buskilometer (Bkm)

Masseinheit der Betriebsleistung eines Busses aus Sicht des Verkehrsunternehmens. Ein Buskilometer entspricht der Fahrt eines Busses über einen Kilometer.

### Minimale Wirtschaftlichkeit

Im Sinn einer minimalen Wirtschaftlichkeit wird als Abgeltungsvoraussetzung bei der Grunderschliessung durch Busse bis Stundentakt, Rufbusse und Seilbahnen ein Kostendeckungsgrad von mindestens 10 Prozent, bei den übrigen Angeboten (insbesondere Buslinien und Eisenbahnen) ein solcher von mindestens 20 Prozent verlangt.

### Ortsverkehr

Nimmt die Feinerschliessung im Nahbereich wahr. Wird von Gemeinden und Kantonen finanziert.

### Personenfahrt (PF)

Masseinheit für das nachgefragte Verkehrsaufkommen im Personenverkehr. Eine Personenfahrt entspricht der Reise eines Passagiers von seinem Ausgangspunkt im Netz des Verkehrsunternehmens zu seinem Ziel im Netz des Verkehrsunternehmens.

---

### Personenkilometer (Pkm)

Masseinheit für die nachgefragte Verkehrsleistung im Personenverkehr. Ein Personenkilometer entspricht der Beförderung eines Passagiers über einen Kilometer.

### Regionaler Personenverkehr

Als Regionalverkehr versteht man jenen Teil des öV, welcher die Grunderschließung sämtlicher Regionen mit Bahnen und Bussen, in einigen Fällen auch per Schiff oder Seilbahn, sicherstellt. Eine Erschließungsfunktion ist gegeben, wenn eine Linie ganzjährig verkehrt und Ortschaften bedient, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen.

### Zugkilometer (Zkm)

Masseinheit der Betriebsleistung eines Zuges aus Sicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Ein Zugkilometer entspricht der Fahrt eines Zuges über einen Kilometer.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

[www.voev.ch](http://www.voev.ch)