

20
24

Inhalt

- 4 KöV Tätigkeitsbericht**
- 6 KKDöV Tätigkeitsbericht**
- 7 Die KöV im Kurzportrait**
- 10 Bilanz**
- 11 Erfolgsrechnung**
- 12 Mitgliederliste**
- 13 Impressum**

Vorwort



Laurent Favre
Präsident KöV

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist mit grossen wirtschaftlichen, strukturellen und finanziellen Herausforderungen konfrontiert. Dabei besteht kein Zweifel: Ein gut funktionierender und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist ein zentraler Standortfaktor für die Schweiz – für den Werkplatz ebenso wie für den Tourismus, für die Erreichbarkeit von Städten und Regionen, für den sozialen Zusammenhalt sowie die Wettbewerbsfähigkeit.

Die Schweiz verfügt über eines der leistungsfähigsten öV-Systeme der Welt – doch dieses System ist kein Selbstläufer. Die Sicherung der langfristigen Finanzierung, der gezielte Infrastrukturunterhalt und -ausbau und die Anpassung an neue technologische und gesellschaftliche Realitäten erfordern vorausschauende Entscheidungen. Die KöV setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit unser öffentlicher Verkehr auch in Zukunft ein Erfolgsmodell bleibt.

Ein wichtige Erfolgsfaktor ist dabei die enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen, da sie unterschiedliche Zuständigkeiten, Finanzierungsquellen und regionale Bedürfnisse miteinander verbindet. Während der Bund eine nationale Perspektive einnimmt, kennen die Kantone die lokalen Mobilitätsanforderungen am besten und steuern die regionalen Angebote. Nur durch eine enge Partnerschaft können effiziente, nahtlose Verbindungen geschaffen, die Mittel optimal eingesetzt und die vielfältigen Bedürfnisse von Stadt und Land ausgewogen berücksichtigt werden. Zudem stärkt diese Zusammenarbeit die politische Legitimation und Akzeptanz der Verkehrspolitik, sodass der öffentliche Verkehr langfristig leistungsfähig, finanzierbar und gesellschaftlich getragen bleibt. Mit der KöV haben die Kantone eine wichtige und bewährte Plattform, um sich gemeinsam und koordiniert in diesen Dialog einzubringen.

Der Jahresbericht 2024 dokumentiert die wichtigsten Entwicklungen des vergangenen Jahres und zeigt, wo wir stehen. Ich übergebe nun an meinen Nachfolger und möchte diese Gelegenheit nutzen und allen Kolleginnen und Kollegen der KöV und dem Team im Generalsekretariat der KöV ganz herzlich für die Mittel, die Zeit und die Energie danken, die sie Jahr für Jahr in den öffentlichen Verkehr investieren. Gemeinsam werden wir nun unser Engagement für einen starken öffentlichen Verkehr fortsetzen und freuen uns darauf.



Fabian Peter
Präsident KöV

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Favre".

Laurent Favre
Präsident KöV
(bis 19. September 2024)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter".

Fabian Peter
Präsident KöV
(ab 19. September 2024)

KöV Tätigkeitsbericht

Verpflichtungskredit RPV 2026–28

Pro Tag sind rund 2.5 Millionen Personen im regionalen Personenverkehr (RPV) unterwegs. Der RPV umfasst das Angebot, das innerhalb einer Region erbracht wird. Dazu gehören S-Bahnen und Busverkehre in Agglomerationen und ins regionale Umland sowie einzelne Seilbahn- und Schiffsverbindungen. Die Ticket- und Abo-Erlöse decken die Kosten nur etwa zur Hälfte. Der Bund und die Kantone übernehmen die ungedeckten Kosten. Für die Periode 2026–2028 hat der Bundesrat hierfür einen Verpflichtungskredit in Höhe von 3.496 Milliarden Franken in Vernehmlassung geschickt. Die KöV anerkennt, dass der Bundesrat leicht mehr Mittel zur Verfügung stellen will als in der Vorgängerperiode. Allerdings reicht der vorgesehene Kreditumfang nicht aus, um eine ausreichende Mitfinanzierung des Bundes an den Kosten des RPV sicherzustellen und dringend erforderliche Angebotsverbesserungen umzusetzen. Die KöV hat im Rahmen der Vernehmlassung deshalb eine Erhöhung um 190 Millionen Franken gefordert. Grund sind neben Angebotsverbesserungen generelle Teuerungseffekte sowie die begrenzten Möglichkeiten der Transportunternehmen, kurzfristig spürbare Effizienzsteigerungen zu erzielen. Außerdem erwarten die Kantone deutlich steigende Aufwendungen für die Dekarbonisierung des Busverkehrs. Ohne eine angemessene Erhöhung des Verpflichtungskredits ist die Umsetzung der Mobilitäts-, Klima- und Entwicklungsziele der Schweiz erheblich gefährdet. Die KöV wird sich deshalb in der parlamentarischen Beratung dafür einsetzen, dass der Bund seine Verantwortung wahrt und sich angemessen an den Kosten des RPV beteiligt.

Weiterentwicklung LSVA

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) soll künftig auch für elektrisch angetriebene Lastwagen erhoben werden. So will der Bundesrat sicherstellen, dass der Schwerverkehr weiterhin seine Kosten trägt und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch künftig unterstützt wird. Mit einem bis 2035 befristeten Rabattsystem soll erreicht werden, dass die Transportunternehmen weiter in Elektro-Lastwagen investieren und hierfür Planungssicherheit erhalten. Die KöV hat die Vorlage im Rahmen der Vernehmlassung zusammen mit der BPUK unterstützt, sofern die Anpassung im Einklang mit dem Landverkehrsabkommen steht, die Einnahmen aus der LSVA nicht sinken und sämtliche Nutzniesser der Verkehrsinfrastruktur einen angemessenen Finanzierungsbeitrag leisten.

Totalrevision CO₂-Gesetz

Nach dreijähriger Beratungs- und Verhandlungszeit konnte die Vorlage im März 2024 verabschiedet werden. Der öffentliche Verkehr ist in folgenden Punkten betroffen: Zum einen soll die bestehende Befreiung des öV von der Mineralölsteuer gestaffelt aufgehoben werden (2026 für den Ortsverkehr, 2030 für den RPV). Die dadurch erzielten Mehreinnahmen des Fonds sollen zweckgebunden zur Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr verwendet werden. Die KöV hat sich aktiv für diese Kompromisslösung eingesetzt. Das gilt auch für die im revidierten CO₂-Gesetz vorgesehenen Bundesgelder für den internationalen Personenschienenverkehr. Umso bedauerlicher ist es, dass der Bundesrat im Rahmen des im Herbst 2024 angekündigten Sparprogramms beide Förderungen erheblich reduzieren oder sogar gänzlich streichen möchte und auf eine gestaffelte Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung verzichten will (vgl. nachfolgenden Abschnitt).

Entlastungspaket 2027

Der Bundesrat plant ab 2027 Einsparungen im Bundeshaushalt in Höhe von 3.6 Milliarden Franken. Dabei sollen auch tiefgreifende Kürzungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) erfolgen. Betroffen ist zum einen der Bahninfrastrukturfonds. Nach den bereits beschlossenen Kürzungen der Bundeseinlage um total 450 Millionen Franken in den Jahren 2025 und 2026 sollen ab 2027 jährlich 200 Millionen Franken weniger Bundesgelder in den BIF fliessen. Zum anderen soll der Kostendeckungsgrad im RPV um 5% erhöht werden, damit die Besteller weniger Abgeltungen bezahlen müssen. Als weitere Sparmassnahme ist vorgehsehen, die mit dem revidierten CO₂-Gesetz beschlossenen Bundesförderungen für den internationalen Schienenpersonenverkehr und die Umstellung auf alternative Antriebe bei Bussen und Schiffen stark zu reduzieren oder sogar gänzlich aufzuheben.

Die KöV hat sich nach Bekanntgabe des Entlastungspakets 2027 entschieden gegen Kürzungen beim BIF und Einsparungen beim RPV ausgesprochen. Um die Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Attraktivität des Schweizer Bahnverkehrs zu sichern, ist es essenziell, dass der BIF als verlässliches Instrument erhalten bleibt. Der Bund muss daher seine Verantwortung wahrnehmen und von weiteren Einschnitten absehen. Der BIF

und der Bahnausbau dürfen nicht zum Opfer kurzfristiger Sparmassnahmen werden, sondern müssen langfristig gesichert sein – nicht zuletzt zum Wohl künftiger Generationen, die auf ein nachhaltiges und leistungsfähiges öV-System angewiesen sind. Das gleiche gilt für «Sparübungen» im RPV. Die vorgeschlagene Massnahme würde entweder zu finanziellen Mehrbelastungen der Kantone, Angebotskürzungen oder höheren Billettpreisen führen. Die KöV lehnt alle drei Szenarien entschieden ab. Angebotsreduktionen laufen den klima- und energiepolitischen Zielen der Schweiz sowie der politisch gewollten Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öV zuwider. Ausserdem wären periphere Regionen mit einem vergleichsweise tiefen Kostendeckungsgrad besonders stark von Angebotsabbauten betroffen. Das ist nicht im Sinn des Service Public. Höhere Tarife wiederum würden die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs schmälern (Stand Dezember 2024).

KKDöV Tätigkeitsbericht

Der Hauptfokus der Fachkonferenz lag 2024 auf Tarif- und Vertriebsthemen.

Bestellverfahren regionaler Personenverkehr (RPV)

Die laufende Optimierung des gemeinsame mit dem Bund durchgeführten Bestellverfahrens gehört zu den Kernaufgaben der KKDöV und ist ein regelmässiges Thema an den Vorstandssitzungen, an denen jeweils auch das BAV vertreten ist. Im Jahr 2024 wurden mit Postauto Verbesserungen für den Offertprozess vereinbart, die mehr Transparenz in die Anrechenbarkeit von Konzernleistungen bzw. in die Erlöszuscheidung bringen. Mit der SBB wurde eine neue, national einheitliche Methode zur Verrechnung der Distributionskosten festgelegt.

Projekt myRIDE der Alliance SwissPass

Ziel von myRIDE ist die Einführung eines einheitlichen, vollständig digitalen Tarifsystems mit einem fahrleistungsabhängigen Rabattsystem. Im Jahr 2024 wurde ein erster Prototyp mit Kundinnen und Kunden getestet. Ausserdem wurden die Kantone erstmals im Rahmen einer fachlichen Konsultation ins Projekt einbezogen. Die KKDöV hat sich grundsätzlich hinter die Ziele des Projekts gestellt, sofern folgende Anforderungen erfüllt werden: Die Besteller müssen weiterhin die Möglichkeit haben, strategisch auf die Tarife Einfluss nehmen zu können, da diese die Verkehrs-, Finanz- und Umweltpolitik sowie die Raumplanung beeinflussen. Es wird deshalb erwartet, dass die Kantone in der künftigen Governance der ASP über ein angemessenes Mitbestimmungsrecht auf strategischer Ebene verfügen, welches ihrer Finanzierungsverantwortung entspricht. Weiter muss myRIDE Kundinnen und Kunden einen klaren Zusatznutzen bieten, mittelfristig kostensenkend wirken und im Sinne des Service Public auch für Non-Digitals, Kinder oder Personen, die eine anonymisierte Reise wünschen, nutzbar sein.

Sitzungen und Arbeitsgruppen

Die KKDöV hat 2024 insgesamt sieben Vorstandssitzungen durchgeführt und sich am 16./17. Mai in Neuchâtel zur ordentlichen Hauptversammlung getroffen und am 22. November eine Fachtagung zu Vertriebs- und Tarifthemen sowie Massnahmen im Bereich Einnahmensicherung durchgeführt. Weiter haben sich diverse Mitglieder in verschiedenen Arbeitsgruppen betätigt – darunter zu Themen wie Zielvereinbarung, Guidance Finanzen, Aufgabenteilung Subventionsaufsicht, Kundeninformation, Fahrplanverfahren, QMS RPV und Güterverkehr. Für dieses Engagement möchten wir uns im Namen des KKDöV-Vorstands ganz herzlich bedanken!

Die KKDöV: Die Fachkonferenz der KöV

Die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs, kurz KKDöV, bündelt das öV-Fachwissen sämtlicher Kantone. Alle 26 öV-Delegierten sind in der KKDöV organisiert. Die KKDöV berät ihre Mutterkonferenz, die KöV, in Fragen des Verkehrswesens, sie fördert den Austausch zwischen den Kantonen und erarbeitet die fachlichen Grundlagen für Stellungnahmen und die politische Meinungsbildung.

Die KöV im Kurzporträt

Alle Regierungsmitglieder der Schweizer Kantone, die sich mit Aufgaben des öffentlichen Verkehrs befassen, bilden die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Gegründet wurde die KöV im Jahr 1993. Ziel und Aufgabe der KöV sind

- im öV-Bereich die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und Kantonen andererseits zu fördern und zu koordinieren;
- zu allen Fragen, die im Interessensbereich der Mitglieder liegen, Stellung zu nehmen, insbesondere im Rahmen von Vernehmlassungen, Anhörungen des Bundesparlaments oder hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der Bundesverwaltung.

Ihren Sitz hat die KöV seit 2009 in Bern. Über ihr Generalsekretariat, das mit anderen Regierungs- und Direktorenkonferenzen im Haus der Kantone wirksam ist, nutzt sie Synergien und stärkt die interkantonale Zusammenarbeit.

Stellungnahmen

Die KöV hat sich im Berichtsjahr 2024 zu den folgenden Vernehmlassungen geäussert:

- Vernehmlassung zur Senkung der elektrischen Energie im öV, Stellungnahme des KöV-Vorstands vom 19. Januar 2024
- Einbindung interessierter Kreise betreffend Verordnungsanpassungen ARPV, KöV-Stellungnahme vom 5. April 2024
- Vernehmlassung Weiterentwicklung LSVA, Stellungnahme der Vorstände der KöV und BPUK vom 16. Mai 2024
- Vernehmlassung Verpflichtungskredit RPV 2026–28, Stellungnahme der KöV vom 24. September 2024
- Vernehmlassung CO₂-Verordnung, Stellungnahme des KöV-Vorstands vom 24. Oktober 2024
- Vernehmlassung Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverladens, Stellungnahme der KöV vom 9. Dezember 2024

Parlamentarische Anhörungen

Eine Delegation der KöV nahm im Berichtsjahr 2024 an folgenden Anhörungen der eidgenössischen Räte teil:

- UREK-S: Totalrevision Gütertransportgesetz, 12. April 2024
- KVF-N: Perspektive Bahn 2050, 1. Juli 2024
- KVF-N: Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsfragen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028, 1. Juli 2024

Sitzungen

- Vorstandssitzungen: 8. Januar/15. März/5. April/7. Juni/14. August/15. November 2024
- Plenarversammlung: 5. April 2024
- Hauptversammlung: 19. September 2024

Der Vorstand



Laurent Favre, NE
Präsident
bis 19. September 2024



Fabian Peter, LU
Präsident
ab 19. September 2024



Carmen Walker Späh, ZH
Vizepräsidentin



Stephan Attiger, AG
ab 19. September 2024



David Eray, JU
ab 19. September 2024



Nuria Gorríte, VD
bis 19. September 2024



Esther Keller, BS
ab 19. September 2024



Carmelia Maissen, GR
ab 19. September 2024



Isaac Reber, BL
bis 19. September 2024



Therese Rotzer-Mathyer, NW
ab 19. September 2024



Walter Schönholzer, TG



Jean-François Steiert, FR

Das Generalsekretariat der KöV



Mirjam Bütler
Politologin lic.rer.soc.,
Generalsekretärin



Markus Sieber
Dr. phil.
Stv. Generalsekretär

Claudia Marthaler
Direktionsassistentin
bis 30. Oktober 2024

Karin Starkermann
Direktionsassistentin
ab 1. Dezember 2024

Bilanz

	Rechnung 2024	Rechnung 2023
AKTIVEN	391 704.71	335 606.77
Umlaufvermögen	391 704.71	335 606.77
Flüssige Mittel	384 341.71	335 606.77
Postkonto	384 341.71	335 606.77
Forderungen	7 363.00	-
Forderungen gegenüber Dritten	7 363.00	-
PASSIVEN	391 704.71	335 606.77
Kurzfristiges Fremdkapital	7 939.95	69.75
Verbindlichkeiten	7 939.95	69.75
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	7 939.95	69.75
Eigenkapital	383 764.76	335 537.02
Eigenkapital	335 537.02	299 556.81
Jahresgewinn oder -verlust	48 227.74	35 980.21

Jahresrechnung

	Rechnung 2024	Rechnung 2023
ERTRAG	357 260.30	351 588.00
Mitgliederbeiträge der Kantone	357 253.00	351 588.00
Sonstige Erlöse	7.30	-
AUFWAND	309 032.56	315 607.79
Personalaufwand	281 661.91	281 777.49
Tagungsteilnahmen	345.50	714.64
Reisekosten und Spesen	257.01	72.00
Leistungen Dritter	281 059.40	280 990.85
Verwaltungsaufwand	9 149.75	16 305.70
Drucksachen	191.90	1 523.95
Übersetzungen	8 957.85	14 781.75
Externe Berater, Gutachter	-	-
Versammlungen	16 402.20	16 995.30
Aufwand Vorstand	2 313.00	376.90
Aufwand Haupt- und Plenarversammlung	10 900.05	15 888.20
Aufwand div. Versammlungen	3 189.15	730.20
Kommunikation	1 508.05	409.30
Homepage	1 508.05	409.30
Sonstiger betrieblicher Aufwand	190.65	-
Sonstiger betrieblicher Aufwand	190.65	-
Finanzaufwand und -ertrag	120.00	120.00
Zinsaufwand	-	-
Postkontospesen	120.00	120.00
JAHRESERGEBNIS (GEWINN +/VERLUST -)	48 227.74	35 980.21

Die Jahresrechnung 2024 schliesst mit einem Gewinn von CHF 48 227.74 ab. Das Eigenkapital beläuft sich damit per 01.01.2025 auf CHF 383 764.76.

Die KöV-Jahresrechnung wurde durch die Revisionsstelle Von Graffenried AG Treuhand geprüft. Die Von Graffenried AG Treuhand hat die Konformität der Rechnung und eine professionelle Buchführung bestätigt.

Mitgliederliste

PER 31.12.2024

Attiger Stephan, AG (Vorstand)	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Biasotto Dölf, AR	Departement Bau und Volkswirtschaft
Camenzind Urban, UR	Volkswirtschaftsdirektion
Dähler Roland, AI	Volkswirtschaftsdepartement
Eray David, JU (Vorstand)	Département de l'environnement
Favre Laurent, NE	Département du développement territorial et de l'environnement
Gorrite Nuria, VD	Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines
Hess Josef, OW	Bau- und Raumentwicklungsdepartement
Keller Esther, BS (Vorstand)	Bau- und Verkehrsdepartement
Kessler Martin, SH	Baudepartement
Kolly Sandra, SO	Bau- und Justizdepartement
Maissen Carmelia, GR (Vorstand)	Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Maudet Pierre, GE	Département de la santé et des mobilités (DSM)
Neuhaus Christoph, BE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Peter Fabian, LU (Präsident)	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Reber Isaac, BL	Bau- und Umweltschutzdirektion
Rüegsegger André, SZ	Baudepartement
Rotzer-Mathyer Therese, NW (Vorstand)	Baudirektion
Ruppen Franz, VS	Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Schönholzer Walter, TG (Vorstand)	Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Steiert Jean-François, FR (Vorstand)	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Tinner Beat, SG	Volkswirtschaftsdepartement
Tschudi Thomas, GL	Departement Bau und Umwelt
Walker Späh Carmen, ZH (Vizepräsidentin)	Volkswirtschaftsdirektion
Weber Florian, ZG	Baudirektion
Zali Claudio, TI	Dipartimento del territorio

Personelle Mutationen:

- GL: Thomas Tschudi ersetzt Kaspar Becker

Herausgeberin

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
Haus der Kantone
Speichergasse 6
Postfach
3001 Bern
T 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

Redaktion

Mirjam Bütler
Markus Sieber
Karin Starkermann

© KöV 2025