

---

# Verkehrspolitische Vorschau

---

Nr. 1|19 Frühjahrssession der Eidgenössischen Räte, 4. bis 22. März 2019



Geschätzte Mitglieder  
Liebe Leserinnen und Leser

In der ersten Session im Wahljahr stehen verkehrspolitische Entscheide durch das Parlament an, die für die Zukunft der Schienen- und Strasseninfrastruktur massgeblich sind.

Neben der für die LITRA höchst bedeutsamen Diskussion zum Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur werden das 3. Paket der Agglomerationsprogramme sowie das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen zur Debatte stehen. Letztere Geschäfte stehen auf dem Programm des Nationalrates. Der Ausbau der Bahninfrastruktur hingegen ist im Ständerat traktandiert.

Das Parlament entscheidet somit in der Frühjahrssession über wichtige und umfassende Ausbauten in der Verkehrsinfrastruktur. Engpässe sollen im öffentlichen wie individuellen Verkehr beseitigt und Kapazitäten für die Zukunft geschaffen werden. Die Generationen nach uns werden von diesen Investitionen profitieren. Es ist auch die Generation, die aktiv für den Klimaschutz kämpft und erfolgreich dafür in den Städten mobilisiert. Kaum ein Tag vergeht, an dem man nicht über CO<sub>2</sub>, Gletscherschwund und nachhaltigeres Reisen liest und hört. Dem Zeitgeist entsprechend hat die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) Anfang Januar ein Postulat mit dem Titel «Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen» zuhanden des Nationalrats verabschiedet.

Mitte Februar war eine Delegation der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des National- und Ständerates für drei Tage in Berlin. Bei der Deutschen Bahn durften wir erfahren, dass der Investitionsstau in der Schieneninfrastruktur in den kommenden Jahren allmählich abgebaut wird. Zurzeit befinden sich Projekte in der Höhe von 90-95 Milliarden Franken in der Realisierungsphase. Namentlich auf den Strecken von und in die Schweiz wird endlich gebaut. Im Deutschen Bundestag trafen wir Vertreter des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, unserer Schwesterkommission in Deutschland. Der Austausch war spannend und zeigte eindrücklich, dass beide Länder mit ähnlichen Kapazitätsproblemen im Personen- und Güterverkehr der Bahn zu kämpfen haben. Erstmals bekannten sich sowohl die Verkehrspolitiker Deutschlands wie die Führung der Deutschen Bahn dazu, dass die Kapazitäten im Zulauf zur NEAT für den Güterverkehr gesichert und bereits in einer Übergangsphase sukzessive erhöht werden sollen.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

---

Bahninfrastruktur. Ausbauschnitt 2035

---

Postulat. Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen

---

Motion. Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

---

Postulat. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs

---

---

## Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2035 (AS 2035)

Die parlamentarische Diskussion zum Bahn-Ausbauschritt 2035 wurde Anfang Februar durch die ständerätliche Verkehrskommission (KVF-S) lanciert. Nach der Detailberatung beantragt die Kommission, den Ausbauschritt auf 12,8 Milliarden Franken aufzustocken und damit insbesondere den Bau einer Direktverbindung zwischen Neuenburg und La-Chaux-de-Fonds zu ermöglichen.

In der Detailberatung hat die KVF-S die Bundesratsvorlage um einige Projekte ergänzt: Projekte mit grossem volkswirtschaftlichen Nutzen sollen vorgezogen werden und die Planung zukünftiger Grossprojekte solle unterbruchsfrei sichergestellt werden. Einstimmig beantragt die Kommission ihrem Rat eine neue Direktverbindung zwischen Neuenburg und La-Chaux-de-Fonds. Der Bundesrat hatte nur eine Modernisierung der bestehenden Strecke vorgesehen. Dieses Projekt macht rund zwei Drittel der 919 Millionen Franken aus, die die Kommission zusätzlich beantragt.

### Verbesserungen für Raum Basel, Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Die Verkehrskommission des Ständerats spricht sich zudem dafür aus, die Projektierungen sowohl für das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel wie für den Durchgangsbahnhof Luzern in den Ausbauschritt 2035 aufzunehmen. Verbesserungen will die Kommission auch mit dem Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen, namentlich am Hochrhein, beim Anschluss des EuroAirports Basel oder in Richtung München erreichen und beantragt dafür mehr Mittel.

Anlässlich der Sitzung vom 18. Februar hat die KVF-S den Bundesrat zudem beauftragt zu prüfen, wie er am effektivsten darauf hinwirken kann, dass das Angebot zwischen Zürich und München verbessert wird. Für die Planung und Realisierung der dafür nötigen Infrastruktur könnten gemäss Postulat auch Mittel gemäss Art. 1 Abs. 2 lit. e des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 eingesetzt werden.

### Grosse Unterstützung für den AS 2035

Zum Einstieg in die Diskussion Anfang Februar hat die KVF-S neben einer Delegation der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) die Vertreter des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), des Städte- und

Gemeindeverbands, des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP), der IG Swissmetro NG sowie des Komitees Grimseltunnel angehört. Was sich bereits mit der grossen Zustimmung in der Vernehmlassung abgezeichnet hatte, wurde in der Anhörung bestätigt. Die Vorlage geniesst breite Unterstützung in der öV-Branche, den Kantonen, den Städten und Gemeinden.

### Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds

Die Vorlage, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, beinhaltet rund 200 Infrastrukturmassnahmen. Neben der Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes sieht der AS 2035 Verbesserungen der Stabilität, der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit für den Personen- und Güterverkehr vor. Die LITRA begrüsst den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbau der Bahninfrastruktur mit den vorgeschlagenen Anpassungen der KVF-S. Damit wird die Verkehrsinfrastruktur den heute absehbaren Anforderungen gerecht und Engpässe im Schienennetz können beseitigt werden. Die Finanzierung des Bahnausbaus ist über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert, den Volk und Stände 2015 mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen haben.

Die Verkehrskommission des Ständerats hat den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt wie auch jenen zum Verpflichtungskredit einstimmig angenommen. Der Ständerat behandelt den Ausbauschritt 2035 in der Frühjahrssession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[18.078](#) Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschritt 2035

[19.3006](#) Postulat. Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München

---

## Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen

**Der Bundesrat soll aufzeigen, wie er umweltfreundliche, klimaneutrale Busse im öffentlichen Strassenverkehr fördern will. Das fordert ein Postulat der nationalrätlichen Verkehrskommission (KVF-N). Die Beschaffung solcher Busse scheitert häufig an den noch zu hohen Anschaffungskosten. Die Umstellung von Diesel auf klimaneutrale Antriebe schreite im öffentlichen Verkehr zu wenig schnell voran.**

Im öffentlichen Verkehr sind Dieselflotten heute die Hauptemittenten von CO<sub>2</sub>. Und sie sind nach wie vor dominant: Von der gesamten Busflotte, die im Schweizer Strassen-öV unterwegs ist, werden rund 90% mit fossilen Brennstoffen betrieben. Auch der Gesamtenergieverbrauch im Verhältnis zur Bahn ist hoch: Die heutige Busflotte verbraucht rund ein Drittel der gesamten Energie des öV-Sektors. Zum Vergleich: Rund 10% des Personenverkehrs werden in Bussen und Autobussen zurückgelegt (ohne Tram).

### **Knackpunkt Finanzierung**

Viele Städte haben die Zeichen der Zeit erkannt und streben mittelfristig eine Ablösung ihrer Diesel- oder Erdgasbusflotte an. Sie wollen damit zu den Zielen der Energiestrategie des Bundes und den Klimazielen beitragen und CO<sub>2</sub>-Emissionen in dicht besiedeltem Gebiet vermeiden. Mehrere städtische Transportunternehmen stehen an der Schwelle vom Pilotbetrieb mit einzelnen Bussen zum Regelbetrieb mit grösseren Flotten. In der Entwicklung umweltfreundlicher Busse, vorab von Bussen mit Elektroantrieb, wurden in der letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt und die Vorteile sind bekannt: Die Busse sind leise, stossen keine oder sehr wenige Treibstoffe aus und verbrauchen zwei- bis dreimal weniger Energie als Diesel- oder Erdgasbusse mit Verbrennungsmotor. Der Knackpunkt ist die Finanzierung. Aufgrund der bisher geringen produzierten Stückzahl sind Elektrobusse derzeit fast doppelt so teuer wie herkömmliche Dieselflotten. Dazu kommen die Kosten für die notwendigen Ladeinfrastrukturen.

### **Vorübergehende Mitfinanzierung gefordert**

Die Kommission fordert in ihrem Postulat vom Bundesrat, dass er in einem Bericht mögliche Massnahmen für eine Anschubfinanzierung zur Beschaffung von klimaneutralen Bussen aufzeigt. Der Bund soll einen Teil der bestehenden Mehrkosten übernehmen und mithelfen, die Durchsetzung der alternativen Antriebe zu beschleunigen. Die Unterstützung soll gemäss

Postulatstext befristet sein, da man von einem Rückgang der Kosten bei hohen Stückzahlen ausgeht.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), der Schweizerische Städteverband und die LITRA haben sich bereits im Vorfeld der Diskussion in der KVF-N massgeblich für die Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten durch den Bund engagiert und sich in der Anhörung vor der Kommission für das Anliegen stark gemacht.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**[19.3000](#) Postulat. Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen**

---

## Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Das Parlament soll mitreden können, wenn es um die Weiterentwicklung des internationalen Schienenpersonenverkehrs geht. Das fordert die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) mit einer Motion. Die Änderungen, die der Bundesrat anstrebt, seien einschneidend, eine Mitsprache deshalb angezeigt, begründet die Kommission ihre Motion.

Zum Hintergrund: Bereits im Herbst 2017 hat der Bundesrat im [Bericht zum internationalen Personenverkehr \(Bahn/Bus\)](#) seine Pläne für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr dargelegt. Heute werden solche Bahnverbindungen in der Regel in Kooperationsmodellen geführt, an denen zwei oder mehrere nationale Eisenbahnunternehmen beteiligt sind. Der Bericht des Bundesrats kommt denn auch zum Schluss, dass dieses dominierende Modell zu einer guten Anbindung der Schweiz an die bedeutenden Knotenpunkte in den Nachbarstaaten (z.B. Frankfurt, Mailand, Paris) geführt hat und zugleich die Integration der Angebote in den Binnenverkehr garantiert. Dennoch strebt der Bundesrat eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs an, wie im Bericht angekündigt wird. Er möchte damit Angebote ausländischer Bahngesellschaften im Inland ermöglichen und im Gegenzug den inländischen Bahnen Zugang zum ausländischen Schienennetz gewähren. Mit diesem Schritt würde eine Richtlinie des 3. EU-Eisenbahnpakets übernommen. Diese Möglichkeit würde die heutigen Bahn-Kooperationen unter Druck setzen, ihr Angebot kundenorientierter zu erbringen, so der Bundesrat.

### Rosinenpickerei befürchtet

Das Vorhaben wurde im vergangenen Jahr konkretisiert und diverse Anhörungen mit Transportunternehmen und Interessengruppen haben stattgefunden. Nicht ohne Folgen, wie sich zeigt: Die KVF-S wehrt sich nun mit ihrer Motion gegen die Pläne des Bundesrats, die Öffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr voranzutreiben. Sie äussert grosse Vorbehalte: Angebote ausländischer Bahnen liessen sich nur schwer ins schweizerische öV-System integrieren. Namentlich der Taktfahrplan, die Tariflandschaft und geltende Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmenden gerieten dadurch unter Druck, ohne dass die Angebotsvielfalt und die Qualität sich relevant verbessern liessen.

### Kein Handlungsbedarf dank bewährtem Kooperationsmodell

Die KVF-S betont, das heutige Kooperationsmodell zwischen der SBB und den ausländischen Bahnunternehmen funktioniere gut. Bis 2023 seien neue Verbindungen und Angebotskonzepte nach München, Milano, Bologna und Genua geplant. Zudem werde die Flotte auf vielen internationalen Verbindungen in den nächsten Jahren erneuert und der Service verbessert, um den internationalen Personenverkehr im Wettbewerb mit Fernbussen und Flugverbindungen zu stärken.

### Das Parlament soll mitreden können

Als Konsequenz fordert die KVF-S, dass der Bundesrat das Parlament in der Frage der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs einbezieht. Es handle sich hier um einen Paradigmenwechsel, der im geltenden Recht nicht abgebildet sei und der zudem ohne Not, also ohne Druck von Seiten der EU, und ohne sichtbaren Nutzen für Bahnkunden vorgenommen werde. Allenfalls müsse der Bundesrat eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vorsehen und die gesetzlichen Bestimmungen zur Übernahme der massgeblichen EU-Richtlinie anpassen, um den Einbezug des Parlaments zu gewährleisten.

Der Ständerat wird die Kommissionsmotion in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[18.4105](#) Motion Kooperationsmodelle anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

---

## Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs

Für den regionalen Personenverkehr (RPV) geben Bund und Kantone jährlich knapp zwei Milliarden Franken aus. Auf nationaler – aber auch auf kantonaler - Ebene gibt es gesetzliche Bestimmungen, welche Angebote mitfinanziert werden können und welche nicht. Diese entsprächen nicht mehr den heutigen Mobilitätsbedürfnissen, wird in einem Postulat argumentiert. Die Bestimmungen für den abgeltungsberechtigten Personenverkehr sollen daher angepasst werden.

Das Personenbeförderungsgesetz, die Verordnung über die Personenbeförderung und die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs sehen Abgeltungen an den Regionalen Personenverkehr in folgenden Fällen vor:

- Eine Erschliessungsfunktion liegt vor.
- Es findet kein Nachtverkehr statt.
- Es liegt kein reiner Ortsverkehr vor.
- Eine minimale Wirtschaftlichkeit liegt zugrunde.
- Der Verkehr wird ganzjährig erbracht.

### Wenig überblickbare Nachtzuschläge

Zwei Angebotsformen fallen klar nicht unter diese Definition: das Angebot zur Nachtzeit und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion. Inzwischen gibt es über die Schweiz verteilt 25 Nachtbusnetze, vom Capriasca Night Express, zum Nachtstern Zentralschweiz bis zum Noctabus im Kanton Jura.

So erfreulich die Entwicklung der Angebote auch ist, so kompliziert ist deren Finanzierung: Beim Nachtverkehr hat die fehlende Abgeltungsberechtigung zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Diese Schlechterbehandlung von Mobilitätsbedürfnissen in der Nacht lasse sich aber nicht mehr rechtfertigen, so der Postulatstext.

### Wichtige Verbindungen für die letzte Meile

Dem Ausflugsverkehr fehlt gemäss aktueller Definition dagegen die Erschliessungsfunktion. Touristischen Angebote von Bussen, Seilbahnen und Schiffen zu Ausflugszielen müssen heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen getragen werden und kommen daher oft gar nicht erst zustande. Dazu gehören etwa

Busverbindungen in der Greina, zur Lombachalp bei Habkern und im Waadtländer Jura. Diese Verbindungen sind für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung und bieten Ausflüglern Verbindungen auf der letzten Meile ihrer Transportkette. Aus diesen Gründen soll das Grundangebot im Regionalen Personenverkehr im Bereich Nacht- und Ausflugsverkehr ausgedehnt werden.

Der Bundesrat empfiehlt das Postulat zur Annahme. Im Nationalrat gibt es jedoch Opposition gegen den Prüfauftrag an den Bundesrat. So wird nun in der Frühjahrssession im Nationalrat über das Postulat abgestimmt.

Die LITRA unterstützt diesen Vorstoss. Eine Ausweitung des regionalen Personenverkehrs ist für die Attraktivität des öV im Freizeitverkehr wichtig und richtig.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.3043](#) Postulat. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs.