

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4|19 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 2. bis 20. Dezember 2019



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Der 2. Dezember 2019 ist nicht irgendein Tag, sondern der Start in eine neue Legislatur der Eidgenössischen Räte. Nach den Wahlen der vergangenen Wo-

chen konstituieren sich nun das neue Parlament und die Kommissionen von National- und Ständerat. Es erwarten uns viele neue Gesichter, auch an unseren Sessionsveranstaltungen und ab nächstem Jahr in unserem Vorstand. Ungeachtet der personellen Wechsel: Die inhaltliche Konstanz bleibt. Die LITRA engagiert sich weiterhin aus Überzeugung und mit Kraft für die Interessen des öffentlichen Verkehrs (öV). Dieser ist auf möglichst zahlreiche politische Fürsprecherinnen und Fürsprecher angewiesen. Denn nur gemeinsam können wir die nachhaltige Mobilität steigern.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

Verkehrspolitische Schwerpunkte

Personenverkehr im Aufwind

Verlagerungsbericht 2019

Eine erste Stärkung erfährt der öV bereits zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019: In der Agglomeration Genf geht das grösste grenzüberschreitende Eisenbahnnetz Europas in Betrieb. Entlang der beiden Genfersee-Ufer verbindet der neue «Léman Express» 45 Stationen in den Kantonen Waadt und Genf sowie im französischen Département Haute-Savoie.

Mit Vorfreude blicken wir auch auf «Ceneri 2020». Der Ceneri-Basistunnel wird am 4. September 2020 eingeweiht und geht am 13. Dezember 2020 in Betrieb. Damit wird die NEAT fertig gebaut sein – 28 Jahre nach dem «Ja» der Bevölkerung zum Bau der Alpentransversale. Die Realisierung bringt weiteren Schub für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dieser Schub ist nötig. Mit den für Ende 2019 prognostizierten 917'000 Lastwagenfahrten wird das angepeilte Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten pro Jahr nach wie vor nicht erreicht. Die durchgehende Flachbahn ohne Bergstrecken und der 4-Meter-Korridor werden helfen, dem Ziel näherzukommen. Doch für den Bundesrat braucht es zusätzliche Massnahmen. Welche das sind, lesen Sie [hier](#).

Auch im Personenverkehr sind weitere Anstrengungen nötig, soll die Mobilität klimafreundlicher werden. Dazu gehören Infrastruktur- und Angebotsausbauten. Der «Léman Express» und der Ceneri-Basistunnel wurden erwähnt. Weitere folgen. Die LITRA bleibt am Ball.

Ich danke Ihnen für die Zusammenarbeit und das Vertrauen. Ich hoffe auf viel Engagement und Gestaltungswillen in der neuen Legislatur 2019 – 2023.

Martin Candinas,
Nationalrat und Präsident LITRA

Verkehrspolitische Schwerpunkte

Mit der bevorstehenden Wintersession der Eidgenössischen Räte beginnt eine neue Legislatur. Im ersten Jahr engagiert sich die LITRA für die Digitalisierung, für bessere Angebote im Regional- und Freizeitverkehr und für eine Stärkung der klimafreundlichen Mobilität.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) am Gesamtverkehr muss erhöht werden! Für dieses Anliegen setzt sich die LITRA auch in der neuen Legislatur mit voller Kraft ein. Der Handlungsbedarf ist gross, stagniert der öV-Anteil am Gesamtverkehr doch seit mehreren Jahren.

Speziell im Freizeitverkehr muss der öV attraktiver werden. Zum Beispiel, indem

- Passagiere dank neuer digitaler Angebote das passende Verkehrsmittel bis zum Ziel bequem und unkompliziert nutzen können;
- das Angebot – wo nachgefragt – zeitlich ausgedehnt wird;
- Verkehrsspitzen etwa durch ein wirkungsvolles Angebot von Sparbilletten weiter geglättet werden.

Die Hebelwirkung des öV ist stark, wenn der Gesamtverkehr klimafreundlicher werden soll. Der öV-Anteil am CO₂-Ausstoss des Verkehrs beträgt nur vier Prozent. Eine Bahnreise in der Schweiz verursacht 27 Mal weniger CO₂ als eine vergleichbare Fahrt im Auto und benötigt sechsmal weniger Energie. Auf dem Weg zu mehr Klimaschutz stehen für die LITRA 2020 folgende Themen im Vordergrund: Digitalisierung, bessere Angebote im Regional- und Freizeitverkehr und Ausbau der klimafreundlichen Mobilität.

Digitalisierung als Chance für den öV

Die Digitalisierung vereinfacht die Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Sie ermöglicht neue multimodale Mobilitätsdienstleistungen wie zum Beispiel «Mobility as a Service» (MaaS). Damit diese Chancen zum Tragen kommen, hat der Bundesrat im Frühling 2019 die mögliche Öffnung des öV-Vertriebssystems für Dritte in die Vernehmlassung gegeben. Die bundesrätliche Botschaft wird im nächsten Jahr erwartet.

Effizientere Steuerung des RPV

Der Regionale Personenverkehr (RPV) garantiert die Anbindung aller Berggebiete und ländlichen Regionen an das öV-System. Die täglich zweimillionenfache Nutzung unterstreicht dessen Bedeutung. Bund

und Kantone bestellen die Leistungen des RPV bei über 120 Transportunternehmungen.

Im April 2019 hat der Bundesrat die Vernehmlassung für eine RPV-Reform gestartet. Die Botschaft wird in der zweiten Hälfte 2020 erwartet. Die Reform will die Finanzierung durch Bund und Kantone auf eine solidere Basis stellen. Die LITRA unterstützt diese Vorschläge. Darüber hinaus fordert sie eine Ausweitung der Abgeltungsberechtigung. Heute sind das Nachtzeit-Angebot und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion nicht abgeltungsberechtigt. Für die LITRA muss das ändern, zumal beide Angebote dazu beitragen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Mehr klimafreundlicher Verkehr

Das Parlament diskutiert derzeit die Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Die nationalrätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) bestätigte im Wesentlichen die Beschlüsse des Ständerats. So soll der CO₂-Aufschlag pro Liter Treibstoff bis 2024 höchstens 10 Rappen und ab 2025 maximal 12 Rappen betragen dürfen. Ein Teil der über den Treibstoffpreis finanzierten Klimaschutzmassnahmen soll auch für die Elektrifizierung des Verkehrs eingesetzt werden.

Es ist für die Kommission bereits die zweite Beratungsrunde, nachdem der Nationalrat die Vorlage in der Wintersession 2018 abgelehnt und der Ständerat in der Herbstsession 2019 eine Gesetzesrevision mit wesentlichen Ergänzungen angenommen hat. Die Detailberatung hat die UREK-N in zwei Sitzungen Ende Oktober und Ende November 2019 wieder aufgenommen. Sie will die Beratungen zum CO₂-Gesetz in ihrer ersten Sitzung in der neuen Zusammensetzung am 13./14. Januar 2020 fortsetzen. Die UREK-N hält an ihrem Ziel fest, die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Frühjahrsession 2020 in den Nationalrat zu bringen.

Meilensteine an Genfersee und Ceneri

Diesen Dezember nimmt in der Agglomeration Genf der «Léman Express» seinen Betrieb auf. Damit entsteht das grösste grenzüberschreitende Eisenbahnnetz Europas. Der «Léman Express» verbindet die beiden Ufer des Genfersees und die französischen Vororte im Viertelstundentakt. An der 230 Kilometer

Personenverkehr im Aufwind

langen Strecke der neuen S-Bahn-Linie liegen 45 Stationen in den Kantonen Waadt und Genf sowie im französischen Département Haute-Savoie. Rückgrat der Linie ist die teilweise neu gebaute Strecke zwischen Cornavin, Eaux-Vives und Annemasse. Mit der Inbetriebnahme des «Léman Express» soll der motorisierte Individualverkehr um 12 Prozent reduziert werden.

Im September 2020 wird der Ceneri-Basistunnel eröffnet – ein weiterer Meilenstein in der Schweizer Bahninfrastruktur. Dank Lötschberg-, Gotthard- und Ceneri-Basistunnel führen künftig zwei attraktive Flachbahnen durch die Schweizer Alpen. Der Güterverkehr auf der Schiene erhält mehr Kapazität.

Es muss weniger Steigung überwunden werden. Damit wird die zweite Lokomotive für Züge am Gotthard und Ceneri hinfällig. Das spart Zeit und Geld. Zudem verkürzt der Ceneri den Reisenden auf der Nord-Süd-Achse die Fahrtzeit und ermöglicht im Dreieck Bellinzona-Locarno-Lugano markant bessere Bahnverbindungen. Und überdies: Mit Taktverdichtungen und zusätzlichen Abendverbindungen baut der Kanton Tessin auch den strassengebundenen ÖV markant aus.

Bei den jüngsten Diskussionen um mangelnde Pünktlichkeit, fehlendes Personal oder Ausfälle blieb eine erfreuliche Schlagzeile fast unbeachtet: Die Nachfrage im Personenverkehr steigt derzeit so stark wie nie zuvor.

Um stolze 7.6 Prozent ist die Verkehrsleistung zwischen Juli und September 2019 im Vergleich zur Vorjahresperiode gestiegen. Das zeigt das Quartalsreporting Bahn der LITRA und des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV). Mit 5,49 Milliarden Personenkilometern erreicht die Nachfrage seit dem Start des Reportings 2014 einen neuen Höchstwert. Überhaupt: 2019 dürfte für die Bahn ein Rekordjahr werden. Über die drei ersten Quartale hat sich die Verkehrsleistung um mehr als 6 Prozent erhöht und liegt jetzt deutlich über dem Rekordjahr 2016.

Ein genauerer Blick auf die Zahlen lohnt sich: Ein Teil des Wachstums im Personenverkehr geht auf das grössere Angebot zurück. In dieser Logik sind denn auch die Trassenkilometer für den Personenverkehr um gut zwei Prozent gestiegen. Trotz des angebotsbedingten Wachstums kann von einem soliden Grundwachstum ausgegangen werden.

Gegenläufig ist die Tendenz hingegen beim Schienengüterverkehr. Zwar hat sich die Nachfrage im dritten Quartal 2019 stabilisiert. Doch insgesamt hat der Güterverkehr auf der Bahn zu kämpfen. In den ersten neun Monaten 2019 sank die Nachfrage (in Nettotonnenkilometern) um knapp zwei Prozent. Über die letzten fünf Jahre stagnierte die Entwicklung. Dieses Bild deckt sich mit dem Befund im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Dort sank das Transportvolumen im ersten Halbjahr 2019 um 3.7 Prozent (vgl. Beitrag **Mehr Einsatz für Verlagerung**). Allerdings ist hier die Bedeutung der Schiene ungleich grösser. Der internationale Schienengüterverkehr durch die Alpen erreicht (in Nettotonnen) einen Anteil von gut 70 Prozent am gesamten alpenquerenden Güterverkehr. Im Binnenverkehr liegt der Anteil (in Nettotonnenkilometern) des Stückgutverkehrs bei rund 41 Prozent.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass 2019 für den Personenverkehr auf der Schiene ein Spitzenjahr werden dürfte. Im Güterverkehr hingegen ist keine klare Tendenz erkennbar.

Mehr Einsatz für Verlagerung

Der Bundesrat hat Mitte November den jüngsten Bericht zur Verlagerung des Güterverkehrs vorgelegt. Sein Fazit: Es braucht zusätzliche Massnahmen und mehr Geld, um das Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen zu erreichen.

Im ersten Halbjahr 2019 sank die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 um 2.4 Prozent. Fürs ganze Jahr 2019 wird ein Rückgang von 2.5 Prozent erwartet. Demnach ist in diesem Jahr mit 917'000 Lastwagenfahrten zu rechnen. Das im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) bereits für 2018 deklarierte Ziel von 650'000 Fahrten wird also weiterhin deutlich verfehlt. Der Bundesrat orientiert das Parlament alle zwei Jahre über den Stand der Verlagerung.

Verlagerungseffekt übertrifft Erwartungen

Obwohl das gesetzte Ziel noch nicht erreicht ist, bescheinigt der Bundesrat der NEAT und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eine grosse Verlagerungswirkung. Sie ist grösser als angenommen. Seit 2012 konnten die Schwerverkehrsfahrten um 160'000 gesenkt werden. Eine neue Studie geht davon aus, dass dank der NEAT bis 2030 nochmals 75'000 Fahrten wegfallen könnten. Und ein Blick in die Zukunft zeigt: Mit NEAT und 4-Meter-Korridor kann der Schienengüterverkehr bis 2030 rund 30 Prozent mehr Volumen transportieren. Das Potenzial ist also gegeben.

NEAT heute nicht voll ausgeschöpft

Wie der bundesrätliche Bericht darlegt, tragen insbesondere die Fertigstellung der NEAT und des 4-Meter-Korridors ab 2020 zur weiteren Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei. Allerdings warnt der Bundesrat auch vor zu hohen Erwartungen. Aufgrund von Sicherheitsanforderungen kann in einer Übergangsphase 2021/2022 die volle Kapazität noch nicht genutzt werden. Erhoffte Fahrzeitverkürzungen und Einsparungen lassen sich demnach erst später realisieren.

Bremsklotz Zulaufstrecken

Der Ausbaustandard der Zufahrten, insbesondere zwischen Karlsruhe und Basel, bremst die Verlagerung. Es ist weiterhin unklar, wann auf dem Nord-Süd-Korridor durchgängig 740 m lange Güterzüge fahren können. Fehlende Pünktlichkeit, Ausfälle und mangelhafte Kommunikation erschweren die Verlagerung. Sie führen beim Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse zu erheblichen Zusatzkosten.

Anstrengungen verstärken

Um die Verlagerung voranzubringen, setzt der Bundesrat auf zusätzliche Massnahmen:

- Die Betriebsabteilungen an den «Unbegleiteten Kombinierten Verkehr» sollen fortgeführt werden. Dafür beantragt die Landesregierung dem Parlament zusätzliche Mittel. Ursprünglich war geplant, die Betriebsbeiträge 2022 einzustellen.
- Ab 2021 bezahlen Züge tiefere Trassenpreise (Entgelt zur Benützung der Gleise). Damit werden alle Schienenverkehrsunternehmen gemeinsam um jährlich 90 Millionen Franken entlastet.
- Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) soll strenger ausgestaltet werden. Lastwagen der höchsten Abgasklassen dürfen nicht in eine günstigere Kategorie fallen.
- Die Schwerverkehrskontrollen werden intensiviert.

Mit diesen Massnahmen will der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs steigern und die in der Bundesverfassung verankerte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene fördern.

Weitere Informationen zum Verlagerungsbericht 2019 finden Sie [hier](#).