

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4|21 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 29. November – 17. Dezember 2021

Bern, 24 | 11 | 2021

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

öV-Kundinnen und -Kunden haben in den letzten Wochen gemerkt, dass Züge, Busse und Trams wieder etwas besser belegt sind. Diesen Eindruck konnten wir mit unserem [Quartalsreporting Bahn 3|2021](#) statistisch belegen: Die Nachfrage im Personenverkehr hat im Vergleich zum Vorquartal leicht zugelegt, doch sind die aktuellen Auslastungszahlen immer noch deutlich unter dem Vor-Krisen-Niveau und stagnieren vor allem seit einigen Wochen. Vor diesem Hintergrund ist es zwingend, dass der öV auch in diesem Jahr für die Corona-bedingten Ausfälle unterstützt wird. Die LITRA setzt sich folglich stark dafür ein, dass der Bund wie im Vorjahr neben dem Regional- und Güterverkehr auch touristische öV-Angebote sowie den Ortsverkehr finanziell unterstützt.

Unabhängig davon ist die LITRA zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der ganzen öV-Branche daran, mit einem Bündel von Massnahmen mehr Kundinnen und Kunden in den öV zu bringen. Der Bund soll ebenfalls aktiv werden und einen Massnahmenplan ausarbeiten (siehe Motionen Modalsplit). Schon ein moderat höherer öV-Anteil am Gesamtverkehr - mit einer Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern - trägt wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung im Verkehrsbereich und zu einer effizienteren Nutzung des öV bei. Der öV ist bereit, die an der COP26 beabsichtigte Erhöhung der Klimaziele im Verkehrsbereich bis 2030 mit konkreten Massnahmen zu unterstützen und umzusetzen.

Um mehr Kunden zu gewinnen, muss der öV auch attraktiver werden. Und dies insbesondere dort, wo er als Massenverkehrsmittel seine Vorteile am besten ausspielen kann. Generell nehmen Kapazitätsengpässe auf Strassen und Schienen zu, neue Verkehrsträger drängen zudem auf den Markt. Die bestehenden Platzverhältnisse werden somit immer umstrittener. In dicht besiedelten Gebieten wird dies unweigerlich zu einer Priorisierung der Verkehrsträger führen. Dabei ist für uns klar: Der öV muss in den Städten oberste Priorität erhalten. Ebenfalls muss es für lange Strecken gelingen, mehr Leute auf die Bahn zu bringen. Seitens LITRA sind wir uns bewusst, dass dies nur in Kombination mit den anderen Verkehrsträgern gelingen kann. Beispielsweise mit guten Verkehrsdrehscheiben bei Bahnhöfen und direkten Anbindung an den Regional- und Fernverkehr. Oder indem im ländlichen Raum flexiblere Angebote für die letzte Meile geschaffen werden.

Die Herausforderungen im Verkehrsbereich sind gross. Der öV bietet Hand, gute Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu finden. Packen wir es gemeinsam an - damit auch die zukünftigen Generationen von hervorragenden und klimafreundlichen Mobilitätsangeboten profitieren werden. Gute Lektüre!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Corona-Pandemie: Zweites Unterstützungspaket für den öV
- Der öV als Teil der Lösung zur Erreichung der Klimaziele
- Verpflichtungskredit im RPV 2022-2025
- Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)
- Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öV
- Längerfristige Steigerung des Angebots im internationalen Schienenpersonenverkehr

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Corona-Pandemie: Zweites Unterstützungspaket für den öV

Auf Grund der Corona-Pandemie kommt es in diesem Jahr erneut zu erheblichen finanziellen Einbussen bei den öV-Transportunternehmen. Der Bundesrat schlägt dem Parlament deshalb ein zweites Unterstützungspaket analog zum Vorjahr vor. Der Bund soll demnach neben dem Regional- und Güterverkehr auch touristische öV-Angebote sowie den Ortsverkehr unterstützen.

Die vom Bundesrat verabschiedete Botschaft zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs ergänzt das im Herbst 2020 beschlossene erste Massnahmenpaket. Der Bundesrat sieht es als gerechtfertigt an, die Unterstützungsmassnahmen auch für den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr für das Jahr 2021 beizubehalten. Er will damit verhindern, dass die betroffenen Unternehmen in eine schwierige finanzielle Situation geraten.

Die Massnahmen in den einzelnen Sparten

Im **Regionalen Personenverkehr (RPV)** soll eine Defizitdeckung im Jahr 2022 durch einen einmaligen Beitrag an die Transportunternehmen (TU) erfolgen, basierend auf der Jahresrechnung 2021. Der Beitrag wird anteilig durch Bund und Kantone finanziert. Die TU sollen sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen.

Im **Ortsverkehr** sollen die rechtlichen Grundlagen bis Ende 2021 verlängert werden, damit der Bund Abgeltungen zum Ausgleich der Verluste entrichten kann. Der Anteil des Bundes beträgt ein Drittel der krisenbedingten finanziellen Verluste, und die Abgeltung erfolgt erneut auf der Basis des für 2020 verabschiedeten Modells der Linienerfolgsrechnungen.

Mit einer Verlängerung der rechtlichen Grundlagen für den **touristischen Verkehr**, kann sich der Bund auch im 2021 an der Finanzierung touristischer Angebote beteiligen. Die finanzielle Unterstützung des Bundes setzt erneut voraus, dass der betroffene Kanton das Angebot unterstützt. Die Finanzhilfe des Bundes beläuft sich auf höchstens 80 Prozent des Beitrags des Kantons.

Beim **Schienengüterverkehr** erfordert die Gewährung der finanziellen Unterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle im 2021 keine neue Rechtsgrundlage. Die mit dieser Unterstützung verbundene Ausweitung des Verbots der Dividendenzahlung auf das Geschäftsjahr 2022 soll jedoch im Gütertransportgesetz verankert werden.

Beim **Fernverkehr** ist keine direkte Unterstützung für die SBB vorgesehen. Eine departementsübergreifende Arbeitsgruppe prüft jedoch, welche Massnahmen zu treffen sind, um eine nachhaltige Finanzierung der SBB sicherzustellen.

Nachmeldung von 215 Millionen im Voranschlag

Für den RPV rechnet der Bundesrat für 2021 mit Zusatzkosten von rund 150 Millionen, für den Ortsverkehr mit maximal 50 Millionen und für den touristischen Verkehr mit maximal 15 Millionen Franken. Die Beträge von insgesamt 215 Millionen für den öV werden dem Parlament ergänzend zu den Corona-Finanzhilfen als dritte Nachmeldung zum Voranschlag 2022 unterbreitet. Das Gesetz wird überdies als dringlich erklärt und soll am 1. Januar 2022 in Kraft treten.

Die LITRA begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen ausdrücklich. Bereits in [der Stellungnahme](#) wurde allerdings darauf hingewiesen, dass ein Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig sei. Der Erhalt eines bedeutenden Teils dieser Reserven ist nicht zuletzt deshalb entscheidend, weil damit für eine starke Positionierung von touristischen Angeboten entsprechende Neu- oder Ersatzinvestitionen getätigt und finanziert werden müssen. So nimmt die LITRA erfreut zur Kenntnis, dass die Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates diese Haltung teilt und nicht alle Reserven anrechnen will.

Das Geschäft wird in der Wintersession von beiden Räten behandelt.

Medienmitteilung des UVEK

[Coronavirus: Bundesrat beantragt zweites Unterstützungspaket für den öffentlichen Verkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Der öV als Teil der Lösung zur Erreichung der Klimaziele

Der Verkehrssektor verursacht heute rund einen Drittel aller CO₂-Emissionen in der Schweiz. Für mehr Klimafreundlichkeit ist ein starker öffentlicher Verkehr zwingend. Allerdings stagniert der Anteil des öV am Gesamtverkehr seit 2010. Die Corona-Pandemie hat diese Tendenz noch verstärkt. Vier gleichlautende Motionen fordern den Bundesrat auf, Gegensteuer zu geben, damit mittel- und langfristig mehr Leute den öV nutzen. Die LITRA unterstützt diese Motionen ausdrücklich.

Ab 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit erfüllt die Schweiz ihren Beitrag zum international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit auf maximal 1,5°Celsius zu begrenzen. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) ist der Verkehr für rund einen Drittel der Schweizer CO₂-Emissionen verantwortlich. Wenn der Bundesrat die CO₂-Neutralität erreichen will, muss er Massnahmen entwickeln, damit der Verkehr als Ganzes klimafreundlicher wird. Ein wichtiger Ansatz liegt dabei auf Massnahmen zur besseren Auslastung und vermehrten Nutzung des öV.

öV-Anteil stagniert

Seit 2010 verharrt der Anteil des öV am Gesamtverkehr bei rund 20 Prozent – bezogen auf die Nachfrage (Personenkilometer). In den letzten Jahren sank dieser Anteil sogar leicht, da die Nachfrage beim motorisierte Individualverkehr (MIV) stärker wuchs. Das zeigen die Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS), die in [den LITRA-Verkehrszahlen](#) abgebildet sind. Die Corona-Pandemie setzt dem öV zusätzlich zu. Die Nachfrage hat sich zwar leicht erholt, liegt aber immer noch deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Zur Erreichung der Schweizer Klimaziele ist der öV im Verkehrsbereich ein wichtiger Teil der Lösung. Der öV ist schon heute sehr emissionsarm und hat sich zudem die Klimaneutralität zum Ziel gesetzt. Unmittelbar gilt es deshalb zwingend zu verhindern, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu einer dauerhaften Rückverlagerung zum MIV führt. Und mittel- und langfristig gilt es das Potenzial des öV für eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten des öV noch besser zu nutzen.

Mehr öV zur Erreichung der Klimaziele

Der öffentliche Verkehr ist einerseits äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht andererseits auf der Schiene keine und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum MIV- und LKW-Verkehr ist der Anteil des CO₂-Ausstosses des öV am Gesamtverkehr mit 4 Prozent sehr tief. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr – und somit eine Verlagerung zu CO₂-freien Verkehrsträgern – trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.

Massnahmenplan gefordert

Vier gleichlautende Motionen fordern den Bundesrat zum Handeln auf. Er soll einen Massnahmenplan erarbeiten, um den Modalsplit zu Gunsten des öV zu verschieben. In der Ausarbeitung des Massnahmenplans sind zentrale Akteure wie Transportunternehmen, Kantone und Gemeinden einzubeziehen. Damit soll insbesondere die Attraktivität des öV-Angebotes in allen Landesteilen gesteigert und der niederschwellige Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für die breite Bevölkerung verbessert werden.

Der Nationalrat hat den Motionen in der Sommersession zugestimmt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hat den Motionen am 15. Oktober 2021 mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt. In der Wintersession wird der Ständerat darüber befinden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.4443 / 19.4444 / 19.4445 / 19.4446 Motion. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Regionaler Personenverkehr (RPV) 2022-2025. Verpflichtungskredit

Das Parlament berät derzeit über den Verpflichtungskredit zur Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2022-2025 ([siehe Verkehrspolitischen Vorschau der Herbstsession](#)). Im Nationalrat war das Geschäft weitgehend unbestritten: Der Rat hat dem Kredit über 4,35 Milliarden Franken mit 173 zu 3 Stimmen zugestimmt.

Der Bundesrat beantragte dem Parlament, den Kredit um 250 Millionen Franken gegenüber der aktuellen Vierjahresperiode zu erhöhen. Der Verpflichtungskredit soll die Hälfte der ungedeckten Kosten im Regionalen Personenverkehr für die Jahre 2022 bis 2025 decken und für Investitionen in das Rollmaterial und den Ausbau des Angebotes zur Verfügung stehen. Dank der Aufstockung des Kredits um 250 Millionen Franken können neu auch Nachtbusangebote und andere Angebote unterstützt werden. Separat aufgearbeitet werden die finanziellen Folgen der Coronapandemie. Sowohl Anträge, den Verpflichtungskredit zu reduzieren oder zu erhöhen, lehnte der Nationalrat in der Herbstsession ab. Falls der Bundesrat aber eine Finanzierungslücke erkennen sollte, muss er im Jahre 2023 einen Zusatzkredit beantragen. Der entsprechende Zusatz, den auch die LITRA unterstützt hat, wurde mit 128 zu 52 Stimmen in den Beschluss aufgenommen.

Ständeratskommission klar für Verpflichtungskredit
Mitte Oktober hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) den Verpflichtungskredit beraten. Sie beantragt ihrem Rat ebenfalls, den Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr 2022-2025 bei 4.35 Milliarden Franken festzulegen. Die Kommission ist der Ansicht, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Kredithöhe dem Bedarf entspricht, um ein attraktives und zuverlässiges Angebot des öffentlichen Verkehrs zu garantieren. Die Auswirkungen der Covid-19-Krise seien sorgsam zu beobachten und bei Bedarf, falls der Verkehrsertrag der Unternehmen weiterhin tief sein sollte, sei ein Zusatzkredit zu beantragen. Damit bestehen keine Differenzen zwischen Nationalrat und

KVF-S. In der Gesamtabstimmung hat die KVF-S dem Kredit mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Der Ständerat wird die Vorlage in der Wintersession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.035 Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Personenbeförderungsgesetz (PBG). Änderung

Die Revision des Personenbeförderungsgesetzes, die vor allem den Regionalen Personenverkehr (RPV) tangiert, wurde vom Nationalrat in der Herbstsession aus Zeitgründen nicht behandelt. Das Geschäft wurde auf die Wintersession verschoben. Mit der Revision sollen mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im RPV geschaffen werden.

Der RPV ist das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Rund 37% der Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs werden mit dem Regionalen Personenverkehr zurückgelegt. Dazu gehören unter anderem S-Bahnen und Busverbindungen zur Erschliessung von Ortschaften sowie Schiff- und Seilbahnverbindungen. Es handelt sich um eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, mit der Beteiligung von zahlreichen Transportunternehmen in allen Regionen des Landes.

Regelungen vereinfachen und Effizienz steigern
Mit der Änderung des PBG werden Regelungen vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. So soll der Service public im öffentlichen Verkehr mit mehrjährigen Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen gestärkt werden, was die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöhen. Und mit der Einführung eines nationalen Benchmarkings soll die Transparenz sowie die Effizienz erhöht werden. Eine neue digitale Bestellplattform soll schliesslich das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren.

Förderung von Innovationen

Über das angepasste Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr sollen Pilotprojekte und Prototypen vom Bund künftig direkt unterstützt werden. Es sind auch Innovationspartnerschaften mit Universitäten oder Privatfirmen möglich. Bereits heute werden über den Verpflichtungskredit zur Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs Innovationsprojekte durch den Bund unterstützt.

Klarere Vorgaben für den subventionierten Bereich

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, die Bestimmungen bei den Subventionen zu verdeutlichen. Verschiedene der dazu beschlossenen Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Für andere brauchte es ergänzend eine gesetzliche Verankerung. So wird für Transportunternehmen, die Subventionen erhalten, ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben.

Keine Anwendung des Kartellrechts auf den Vertrieb

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die vorgeschlagene Revision im August beraten. Ergänzt und präzisiert hat sie Bestimmungen für die Ausschreibungen und Angebotsplanungen. Bei der neuen gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur beantragt die Kommission, dass das Kartellgesetz auf den Vertrieb und den Wiederverkauf keine Anwendung finden soll. Schliesslich sollen neu auch die Kosten für das historische Rollmaterial in der Planrechnung des Verpflichtungskredits berücksichtigt werden können.

Die LITRA begrüsst die bundesrätliche Vorlage mit sanften Anpassungen der (KVF-N). Die Gesetzesrevision wird in der Wintersession im Nationalrat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021

Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Die Finanzkommission des Ständerats (FK-S) beantragt im Rahmen der Budgetdebatte höhere Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds. Die Mittel des Bahninfrastrukturfonds sollen für das Jahr 2022 um 233 Millionen Franken und somit auf das mögliche Maximum von 5,429 Milliarden Franken erhöht werden. Die Finanzkommission des Nationalrats hat dieser Erhöhung ebenfalls zugestimmt.

Die BIF-Einlagen aus der LSVA wurden bis 2020 aufgrund von Sparmassnahmen regelmässig gekürzt. Ausserdem fielen coronabedingt Trassenpreiseinnahmen weg. Dadurch werden in den kommenden Jahren negative Ergebnisse im BIF resultieren. Ab 2026 wären die Reserven zu tief, um die gesetzliche Rückzahlung der bevorschussten Mittel zu leisten. Werden die Einlagen aus der LSVA auf das Maximum von 233 Millionen erhöht, was als Einzahlung in den Bahninfrastrukturfonds gesetzlich zulässig ist, so stehen dem BIF höhere Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung und die Bevorschussung kann schneller zurückbezahlt werden.

Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass die Vollendung der Investitionsvorhaben und der Unterhalt der bestehenden Infrastruktur prioritär bleiben müssen. Dem Antrag für höhere Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds wurde in der Finanzkommission des Ständerats mit 7 zu 5 Stimmen zugestimmt. Die Finanzkommission des Nationalrats hat den Antrag ebenfalls mit 14 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen unterstützt. Die LITRA unterstützt diesen Antrag.

Die Anträge der Finanzkommissionen werden im Rahmen der Budgetdebatte von beiden Räten in der Wintersession behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.041 Voranschlag 2022 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öV

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes soll der Bundesrat nach neuen Instrumenten suchen, um im öffentlichen Verkehr die Umstellung auf nichtfossile Antriebe zu beschleunigen. Das fordert eine Motion, die von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) überwiesen wurde.

Im März 2021 hat der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat "Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen" veröffentlicht. Darin zeigt er auf, dass die Umstellung der Dieselbusse auf Busse mit nichtfossilen Antrieben mit den heutigen Instrumenten bis 2035 nicht überall erreichbar ist. Insbesondere im Regionalen Personenverkehr scheint eine komplette Umstellung mit den heutigen Instrumenten herausfordernd.

Alternativen nach Nein zum CO₂-Gesetz

Das CO₂-Gesetz sah verschiedene Instrumente vor, mit denen alternative Antriebe hätten gefördert werden können, u.a. Fördergelder aus dem Klimafonds, zweckgebundene Mittel aus der Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung oder eine verstärkte Finanzierung durch die Stiftung KLIK. Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes soll die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern auf einem neuen Weg verfolgt werden. Denn die Umstellung auf nichtfossile Verkehrsträger im öV leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Energie- und Klimaziele.

Mineralölsteuerbefreiung soll wegfallen

Der Bundesrat wird mit der Motion der KVF-N aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche eine Lösung für die Förderung und Finanzierung nichtfossiler Verkehrsträger im Busverkehr zu erarbeiten. Dabei geht es sowohl um die Finanzierung der Busse selbst wie der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur. Zusätzlich sind die Mineralölsteuerbefreiung für den öV zu befristen und die Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger einzusetzen, wie dies im abgelehnten CO₂-Gesetz bereits vorgesehen war.

Der Nationalrat wird diese Kommissionsmotion in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.3977 Motion. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2021 Längerfristige Steigerung des Angebots im internationalen Schienenpersonenverkehr

Die Bahn leistet einen wichtigen Beitrag, um den CO₂-Ausstoss im Verkehr zu senken. Im Inlandverkehr wird derzeit am nächsten Ausbauschnitt gearbeitet und es werden Konzepte erarbeitet, um den Bahnanteil in der Schweiz bis 2040 zu verdoppeln. Diese Konzepte fehlen jedoch für den internationalen Schienenverkehr. Eine Motion aus dem Nationalrat will das nun ändern.

Zielvorstellungen zum zukünftigen Angebot

Konkret wird der Bundesrat mit der Motion aufgefordert, ein Konzept auszuarbeiten, das u.a. die Zielvorstellungen des Bundes zu den folgenden Punkten umfasst:

1. Tages-/Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte,
2. Nachtzüge-Konzept,
3. Bessere schienenseitige Erschliessung der grenznahen Agglomerationen, wie z.B. Vorarlberg, Basel, Tessin (analog CEVA; Genève).

Analog zum inländischen Fahrplanangebot soll so ein längerfristiges Fahrplankonzept zum internationalen Schienenpersonenverkehr mit entsprechender Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Hierzu sind die Bahnen und die Kantone miteinzubeziehen. Der Bundesrat soll auch darlegen, wie er die Ziele zu erreichen beabsichtigt und ob es dazu Gesetzanpassungen oder eine Anpassung der Eigenerziele für die SBB braucht. Der Nationalrat wird diese Motion in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.4614 Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs](#)