
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4|22 Wintersession der eidgenössischen Räte, 28. November - 16. Dezember 2022

Bern, 22 | 11 | 2022

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

In unserem [Quartalsreporting Bahn 3|2022](#) konnten wir eine sehr erfreuliche öV-Entwicklung präsentieren: die Leistungen im Schienenpersonenverkehr liegen wieder auf ähnlichem Niveau wie vor der Corona-Pandemie. Gegenüber dem Rekordwert aus dem dritten Quartal 2019 verbleibt ein Unterschied von weniger als fünf Prozent. Im Schienengüterverkehr beträgt das Wachstum gegenüber dem dritten Quartal 2019 gar zwei Prozent.

Noch spektakulärere öV-News lieferte uns die [Rhätische Bahn \(RhB\)](#) am vergangenen 29. Oktober: Mit dem längsten Reisezug der Welt hat sie eine 25 Kilometer lange Unesco Welterbestrecke erfolgreich gemeistert und damit einen Weltrekord im Guinness Buch der Rekorde aufgestellt. Der Rekordzug mit 25 vierteiligen Capricorn-Triebzügen war fast zwei Kilometer lang und wurde von sieben Lokführern gefahren. Beide Neuigkeiten bestätigen eindrücklich, dass der öV auf dem richtigen Weg ist und Ausserordentliches leistet.

Ausserordentliches muss der ganze Mobilitätssektor leisten. Die Treibhausgasemissionen müssen reduziert werden. Auch der öV ist gefordert, zeitnah seine Dieselflotten auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen. Eine Initiative der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N), welche eine Anschubfinanzierung von umweltfreundlichen Bussen durch den Bund fordert ([22.452](#)), wurde diesen Sommer an die Schwesterkommission überwiesen. Gleichzeitig ist die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-S) einstimmig [auf die CO2-Gesetzesrevision](#) eingetreten, in der eine solche Förderung von umweltfreundlichen Antrieben vorgesehen ist. Diese Bestrebungen zeigen, dass gesetzgeberischer Handlungsbedarf betreffend Anschubfinanzierung für umweltfreundliche Antriebe im öV besteht. Die LITRA wird das Geschäft weiterhin ganz eng und sorgfältig begleiten.

Und schliesslich hat die öV-Branche entschieden, sich tariflich den neuen Mobilitätsgewohnheiten infolge der Corona-Pandemie anzupassen. Mit der ab 2023 vorgesehenen [Einführung eines Guthaben-Modells](#) soll die Lücke zwischen Halbtax- und Generalabo geschlossen und Teilzeitpendlerinnen und -pendler besser angesprochen werden. Weil mit diesem Modell Einzelfahrten günstiger werden, wird ein positiver Effekt auf die Nutzung des öV im Freizeit- und Tourismusverkehr erwartet (siehe auch Motion zur Förderung des Tourismus-öV).

Nun wünsche ich Ihnen, geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser, eine gute Lektüre und danke für Ihre Unterstützung für die LITRA und den öffentlichen Verkehr!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)
- Bahnstrecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen
- Perspektive Bahn 2050 und "Verkehrskreuz Schweiz"
- Das Mendrisiotto ins IC-Streckennetz einfügen
- Motionen zur Verlagerungspolitik des Bundes
- Motion zur Förderung des öV im Tourismus
- Bahn-Ausbau Schritte: Verzögerungen analysieren

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)

Mit der Änderung des PBG soll das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV) vereinfacht und der Service public gestärkt werden. In der Wintersession werden National- und Ständerat ihre letzten Differenzen bereinigen und die Schlussabstimmung durchführen. Zuletzt hat sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) am 18. Oktober 2022 mit den verbleibenden Differenzen zwischen den Räten befasst.

Noch nicht einig sind sich die Räte bei der Frage des Gewinnverbots im RPV: Der Ständerat will den Unternehmen für bestimmte Leistungen unter gewissen Voraussetzungen die Verrechnung von Marktpreisen erlauben. Der Nationalrat lehnte dies bisher ab. Die KVF-N beantragt ihrem Rat, an seiner Position festzuhalten - sie will zur Verhinderung von Subventionsbetrugsfällen im öV klare und einfache Regeln festlegen.

Die zweite Differenz betrifft die Verwendung allfälliger Überschüsse der Transportunternehmen bei den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten. Der Nationalrat wollte bisher wie der Bundesrat, dass die Unternehmen zwei Drittel eines solchen Gewinnes einer zweckbestimmten Spezialreserve zuweisen müssen. Der Ständerat beschloss in der Herbstsession, dass sich dieser Anteil auf die Hälfte beschränken soll. Die KVF-N beantragt dem Nationalrat, an seiner Version festzuhalten.

In der Wintersession wird zunächst der Nationalrat das Geschäft beraten. Falls Differenzen verbleiben, ist nochmals der Ständerat an der Reihe, anschliessend wäre eine Einigungskonferenz möglich. Stimmt das Parlament in der Schlussabstimmung einer bereinigten Vorlage zu und wird in der Folge kein Referendum ergriffen, obliegt es dem Bundesrat, die Anpassungen im PBG auf Verordnungsstufe zu konkretisieren und den Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Bahnstrecken Lausanne-Bern und Winterthur-St. Gallen

Die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des National- und des Ständerats (KVF-N und KVF-S) haben gleichlautende Motionen mit folgender Forderung eingereicht: Der Bundesrat soll bis 2026 Massnahmen vorschlagen, um spätestens bis zum Ende des Jahrzehnts mit der Umsetzung von neuen Bahnstrecken zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen zu beginnen.

Wie die SBB im Juli 2022 mitteilte, verzichtet sie beim Fernverkehr-Doppelstockzug (FV-Dosto) auf das schnelle Fahren in Kurven auf Basis der Wankkompensation (WaKo) - aufgrund von Komforteinbussen für die Reisenden. Das Ziel einer Reisezeitverkürzung ab 2036 auf den Strecken Lausanne - Bern sowie Winterthur - St. Margrethen soll aber weiterverfolgt werden. Die SBB hat deshalb beim Bund eine Anpassung des Angebotskonzepts 2035 beantragt.

Die KVF-N und KVF-S erläutern in ihren Motionen, dass der WaKo-Verzicht die Verkürzung der Reisezeit Lausanne - Bern sowie St. Gallen - Zürich erneut verzögere. Das gefährde auch die vom Parlament beschlossenen Angebotskonzepte 2025 und 2035. Die Reisezeitverkürzung auf den erwähnten Strecken werde aber seit dem Projekt Bahn 2000 aus dem Jahr 1987 von den eidgenössischen Räten und der Stimmbevölkerung unterstützt und müsse nun umgesetzt werden.

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motionen. In der Wintersession werden National- und Ständerat die Motionen aus ihren Kommissionen je als Erstrat behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.4257 Motion. Rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn](#)

[22.4263 Motion. Rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Perspektive Bahn 2050 und "Verkehrskreuz" Schweiz

Der Bundesrat möchte die Bahn langfristig weiter stärken und führte im Sommer 2022 eine Vernehmlassung zur Perspektive Bahn 2050 durch. Eine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) fordert den Bundesrat auf, sich im Rahmen der Perspektive Bahn 2050 verstärkt auf die Realisierung und Vollendung des "Verkehrskreuz Schweiz" zu konzentrieren.

Die in die Vernehmlassung geschickte [Perspektive Bahn 2050](#) ist eine Langfriststrategie. Der Bundesrat hat darin folgende Vision ausformuliert: Die Stärken der Bahn sollen effizient genutzt werden, um einen grossen Beitrag zur langfristigen Klimastrategie 2050 zu leisten und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz zu stärken. Die Stossrichtung sieht vor, mit den künftigen Ausbausritten das Bahnangebot primär auf kurzen und mittleren Distanzen zu verbessern.

Die KVF-N will den Bundesrat mit ihrer Motion jedoch dazu verpflichten, bei der Perspektive Bahn 2050 auf die internationale Dimension zu achten, und alle fehlenden Abschnitte für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren. Die zügige Fertigstellung des "Verkehrskreuz Schweiz" sei auch im Zusammenhang mit der internationalen Vernetzung des Personenverkehrs und der Verlagerungspolitik zu betrachten. Der Bundesrat solle die zu diesem Zweck erforderlichen zusätzlichen Budgets beantragen.

Die Motion ist in der Wintersession im Nationalrat (Erstrat) traktandiert.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.4258 Motion. Perspektive Bahn 2050: ein Fokus auch auf die Realisierung und Vollendung des "Verkehrskreuz Schweiz"](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Das Mendrisiotto ins IC-Streckennetz einfügen

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird der öV im Tessin wenige Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels eine zweite grosse Neuerung erleben. Gemäss einer im Ständerat hängigen Motion soll der Bundesrat zusätzlich dafür sorgen, das Mendrisiotto via die Bahnhöfe Mendrisio und/oder Chiasso ins IC-Streckennetz einzubinden.

Gemäss der von Nationalrat Marco Romano eingebrachten Motion ist das Mendrisiotto, einschliesslich der Städte Mendrisio und Chiasso, von der grossen Neuerung mit dem Ceneri-Basistunnel ausgeschlossen, weil es nur mit Regionalzüge erschlossen wird. Das Mendrisiotto müsse aber Teil des Bahnstreckennetzes werden, das die Schweizer Städte mittels Fernverkehrszügen miteinander verbindet. Angesichts der wirtschaftlichen und geografischen Bedeutung des Mendrisiotto sei es angezeigt, die [Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr](#) des Bundesamts für Verkehr zu aktualisieren.

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Das Mendrisiotto werde über die Knoten Lugano und Mailand ideal an den Bahnfernverkehr angeschlossen. Der Verzicht auf Halte von IC-Zügen im Mendrisiotto, gehe auf eine Vereinbarung zwischen dem Kanton Tessin und den SBB aus dem Jahr 2009 zurück. Sollte der Kanton seine Haltung ändern, könnte eine IC-Bahnerschliessung im Rahmen des nächsten Ausbausritts der Bahninfrastruktur beantragt und geprüft werden.

Der Nationalrat hat die Motion in der Sommersession 2022 angenommen. Falls der Ständerat in der Wintersession ebenfalls zustimmt, muss der Bundesrat einen Lösungsvorschlag für das Anliegen vorlegen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3736 Motion. Das Tessin und die Schweiz enden nicht in Lugano. Das Mendrisiotto muss ins Streckennetz für den Bahnfernverkehr \(IC-Streckennetz\) eingebunden werden](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Zwei Motionen zur Verlagerungspolitik des Bundes

Der Anteil der Bahn am Gütertransport durch die Alpen hat im Jahr 2021 den höchsten Wert seit 30 Jahren erreicht. Um das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel zu erreichen, sind jedoch weitere Massnahmen notwendig. Zwei Motionen, die Anfang 2022 in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) eingereicht wurden, enthalten entsprechende Forderungen und kommen nun in den Ständerat.

Die Motion für den Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg beauftragt den Bundesrat, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr des NEAT-Zubringers "südliche deutsche Rheintalstrecke" zu beseitigen. Dazu soll die linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Eine Schweizer Mitfinanzierung sei zu prüfen.

Mit der Motion zur Stärkung der Attraktivität und der Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz soll der Bund eine gezielte, höhere Förderung für Neuverkehre und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber hohem Verlagerungspotenzial ermöglichen. Die Kosten von 10 bis 15 Millionen Franken pro Jahr sollen mit einer Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs finanziert werden.

Der Bundesrat beantragt die Annahme der beiden Motionen. Der Nationalrat stimmte ihnen in der Frühlingssession 2022 zu. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat ebenfalls die Annahme.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3000 Mo. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg](#)

[22.3013 Mo. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022 Motion zur Förderung des öV im Tourismus

Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs im Tourismus und in der Freizeitmobilität soll in der Schweiz besser ausgeschöpft werden. Eine Motion verlangt, dass der Bundesrat ein Mandat zur Schaffung einer Koordination zur Förderung des öffentlichen Verkehrs für den Tourismus erteilt.

Die jüngste Ausgabe der [Verkehrsperspektiven 2050](#) des Bundes zeigt, dass der touristische Verkehr ebenso wie der Freizeitverkehr an Bedeutung gewinnt. Der Anteil des öV am touristischen Verkehr ist allerdings geringer als am Gesamtverkehr. Der öV-Anteil muss aber erhöht werden, um die Mobilität in der Schweiz nachhaltiger zu gestalten, denn der öV in der Schweiz ist energieeffizient, klimafreundlich und verbraucht für die Transportleistung vergleichsweise wenig Fläche.

Ständerätin Marianne Maret weist in ihrer Motion auf verschiedene Instrumente hin, mit denen der Bund bereits heute Innovationen im touristischen Verkehr fördern kann, insbesondere Innotour, die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMMO) und die Schweizerische Agentur für Innovationsförderung (Innosuisse). Diese Stellen richten sich an unterschiedliche Zielgruppen; sie könnten aber mit koordinierten Projektausschreibungen die Zielgruppen gemeinsam mobilisieren und Innovationsimpulse im touristischen Verkehr setzen.

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er sieht sich bereits in der Pflicht, das öV-Potenzial im Tourismus und in der Freizeitmobilität stärker auszuschöpfen und will die 2009 angenommene "Strategie Freizeitverkehr" aktualisieren. Dabei werde er prüfen, ob Bedarf für eine zusätzliche Koordination zur Förderung des öV für den Tourismus besteht.

In der Wintersession wird der Ständerat die Motion als Erstrat behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3229 Motion. Touristischer Verkehr. Ein vernachlässigter Bereich im öffentlichen Verkehr?](#)

Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2022

Bahn-Ausbauschritte: Verzögerungen analysieren

Bei den bereits beschlossenen Bahn-Ausbauschritten ist mit Verzögerungen zu rechnen - unter anderem wegen dem grossen Umfang und der Komplexität der Vorhaben. Mit einem Postulat soll der Bundesrat beauftragt werden, einen Bericht über die Gründe für die Verzögerungen in den Bauetappen von Eisenbahninfrastrukturen vorzulegen.

Gemäss dem Postulat von Ständerat Olivier François soll der Bundesrat insbesondere die Planungs- und die Baubewilligungsphase, die Qualität der eingereichten Unterlagen, die administrativen und rechtlichen Prozesse und die vorhandenen Strukturen unter die Lupe nehmen. Zudem soll er darlegen, wie sich die Verzögerungen auf die Kosten des Projekts und auf die Kosten der Planungsstudien auswirken. Des Weiteren fordert das Postulat Vorschläge zur Verbesserung der Prozesse und deren Umsetzung.

Der Bundesrat hat im Mai 2022 die Annahme des Postulats beantragt. Im Juni 2022 hat er zudem im Rahmen des [Vernehmlassungsverfahrens zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050](#) über den Stand der Ausbauschritte berichtet. Ausserdem hat das Bundesamt für Verkehr BAV [am 27. Oktober 2022 über ergriffene Massnahmen orientiert](#), mit denen das Amt bestimmte Baubewilligungsverfahren beschleunigt und freigewordene Ressourcen gezielter für andere Projekte einsetzt.

Der Ständerat wird das Postulat in der Wintersession behandeln. Nimmt er das Postulat an, ist es an den Bundesrat überwiesen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3231 Postulat Plangenehmigungsverfahren bei den Eisenbahnen. Bestandsaufnahme und Verbesserungen](#)