

---

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 2023 Frühjahrssession der eidgenössischen Räte, 27. Februar - 17. März 2023

Bern, 21 | 02 | 2023

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Mitte Januar vereinte die LITRA ihre Mitglieder und öV-Vertreterinnen und -Vertreter zu einem [Sonderanlass im Bundeshaus](#). Das Bundeshaus war für einen Abend fest in öV-Hand! Der öV garantiert in der Schweiz ein flächendeckendes Mobilitätsangebot für alle, hat eine grosse Vielfalt und volkswirtschaftliche Bedeutung. Wie der öV die Schweiz verbindet, so verbindet die LITRA seit langem den Schweizer öV. Diese Zusammenhänge zeigen wir in unserer neuesten Publikation eindrücklich auf, die an diesem Abend verteilt wurde. Die von Sibylle Buess redigierte Sonderausgabe der «[Neuen LITRA-Zeitung](#)» widmet sich der Geschichte der Schweizer Verkehrspolitik und der Geschichte der LITRA (siehe Beitrag unten).

Weiterhin erfreulich verläuft die Verkehrsleistung im Schienenverkehr, wie wir in unserem letzten [Quartalsreporting 4 | 2022](#) aufzeigen konnten. Zwar hat sich die Erholung im Personenverkehr etwas abgeflacht, doch befinden sich die gefahrenen Personenkilometer im vierten Quartal 2022 auf ähnlichem Niveau wie in den Jahren vor der Corona-Pandemie. Im Schienengüterverkehr bleibt die Verkehrsleistung seit zwei Jahren konstant hoch - im vierten Quartal 2022 lag sie bei 3 Milliarden Nettotonnenkilometern.

Zuletzt hat sich die LITRA intensiv mit der Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche auseinandergesetzt. Die Schweizer Güterlogistik stellt heute effizient und zuverlässig die Versorgung im Inland sicher. Die absehbare Zunahme von Gütertransporten eröffnet wirtschaftliche Chancen für das Transportgewerbe. Gleichzeitig muss die Güterlogistik die ambitionierten Schweizer Klimaziele erfüllen. Die Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport auf Schiene, Strasse und Wasser müssen sich deshalb so entwickeln, dass die Versorgungssicherheit gewährleistet, die wirtschaftlichen Chancen genutzt und die Klimaziele erreicht werden können. Dazu gehört in einem ersten Schritt eine nachhaltige Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Diese Forderung hat die LITRA mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG), der Interessengemeinschaft Kombiniertes Verkehr (IGKV), dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Kommission Güterverkehr des VöV in einer [gemeinsamen Stellungnahme](#) zur Vernehmlassung des Bundes eingebracht. Die LITRA wird dieses Geschäft weiterhin eng begleiten.

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, Nationalratspräsident, Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Güterverkehr: Rollende Landstrasse befristet fortführen
- Perspektive Bahn 2050 und "Verkehrskreuz Schweiz"
- Multifunktionaler Grimseltunnel
- LITRA-Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des öV
- "Neue LITRA-Zeitung" zur Verkehrs- und LITRA-Geschichte

---

## Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2023 Güterverkehr: Rollende Landstrasse bis 2028 fortführen

**Die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein zentrales Element der schweizerischen Verkehrspolitik und notwendig für die Erreichung der klimapolitischen Ziele. Der Bundesrat will deshalb die finanzielle Unterstützung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse, Rola) befristet verlängern, um den Betrieb der Rola bis Ende 2026 zu sichern. Aus Sicht der LITRA ist eine Fortführung bis Ende 2028 notwendig.**

Der Bund fördert die Rola gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Die finanzielle Unterstützung der Rola bildet somit nicht die Haupt-, sondern eine flankierende Massnahme für die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene. Auf der Rola werden - anders als beim UKV - komplette Lastwagen und Sattelzüge samt Fahrerinnen und Fahrer auf dem Zug befördert.

### Die Zukunft gehört dem UKV

Die Rola ist in den vergangenen Jahren stets effizienter betrieben worden. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb ist aber nicht möglich. Im Schienengüterverkehr gehört die Zukunft dem UKV. Die Entwicklungen im Markt für den alpenquerenden Schienengüterverkehr, die Aktivitäten der Branchenakteure und die modifizierte Fortführung der Förderung des UKV lassen in einigen Jahren eine Einstellung der Rola zu, ohne dass mit Rückverlagerungen auf die Strasse gerechnet werden muss.

### Rola: umstrittene Dauer der Fortführung

Die heute geltende Rahmenvereinbarung des Bundes mit der Betreiberin der Rola, der RALpin AG, läuft Ende 2023 aus. Würde die Rola bereits ab diesem Zeitpunkt eingestellt, ergäbe sich eine Rückverlagerung auf die Strasse. Um dies zu verhindern, will der Bundesrat die Rola bis Ende 2026 sichern. Er beantragt dem Parlament finanzielle Mittel in der Höhe von 64 Millionen Franken: Vorgesehen sind rund 20 Millionen Franken pro Jahr für Betriebsabteilungen an die Rola, zudem soll sich der Bund 2027 an allfälligen Liquidationskosten der Betreiberin beteiligen können. Der Bundesrat hat die entsprechende Botschaft am 22. September 2022 verabschiedet.

Aus Sicht der LITRA muss der Betrieb bis Ende 2028 gesichert werden, wie der Bundesrat dies in der Vernehmlassung ursprünglich vorschlug. Sonst droht eine Rückverlagerung der Transporte auf die Strasse: Im italienischen Novara wird 2026-2028 der UKV-Terminal ausgebaut, womit in dieser Zeit die Kapazität im UKV halbiert sein wird (Reduktion von 100'000 Sendungen pro Jahr). Zusammen mit dem Wegfall der RoLa ergäbe dies ab 2026 eine Kapazitätsreduktion auf der Schiene von 180'000 Sendungen im Raum westlich von Mailand. Eine Kompensation über andere Terminals wäre in diesem Umfang nicht möglich.

### UKV auch über kürzere Distanzen fördern

Die Vorlage beinhaltet zusätzlich eine Gesetzesanpassung, die den UKV betrifft. Gemäss geltendem GVVG soll der Bund den UKV in erster Linie "über grosse Distanzen" fördern. Ein grosses Verlagerungspotenzial besteht aber auch auf kürzeren Distanzen, namentlich im alpenquerenden Binnen-, Import und Exportverkehr. Deshalb soll im GVVG die Einschränkung "über grosse Distanzen" aufgehoben werden.

Weitere Massnahmen zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Schweizer Gütertransport wird der Bundesrat dem Parlament später mit einer separaten Vorlage beantragen. Die LITRA hat zu dieser Vorlage kürzlich [Stellung genommen](#).

### Beratung im Parlament

In der Frühjahrssession 2023 wird der Nationalrat das Geschäft als Erstrat behandeln. In der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) spricht sich eine Mehrheit von 15 zu 9 Stimmen für den Weiterbetrieb der Rola bis 2028 aus. Dies entspricht dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrats aus der Vernehmlassung. 106 Millionen Franken sollen hierfür bewilligt werden. Die Kommissionmehrheit beruft sich auf das Verlagerungsziel sowie die immer noch gute Auslastung der Rola. Bei einer früheren Einstellung befürchtet sie eine Rückverlagerung auf die Strasse.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[22.064 Güterverkehrsverlagerungsgesetz und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs; Änderung](#)

---

## Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2023 Perspektive Bahn 2050 und "Verkehrskreuz" Schweiz

**Der Bundesrat will 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 mit der Vision, die Stärken der Bahn effizient zu nutzen, 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 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 erforderlichen zusätzlichen Budgets beantragen.

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. In der Wintersession 2022 hat der Nationalrat der Motion zugestimmt. Die KVF-S beantragt ihrem Rat die Annahme. Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Frühjahrssession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

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

## Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2023 Multifunktionaler Grimseltunnel

**Zwei Motionen verlangen, dass der Bundesrat die Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels ermöglicht. Das Projekt sieht einen einspurigen Bahntunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald vor (Zusammenlegung des Schmalspurnetzes nördlich und südlich der Berner Alpen). Gleichzeitig soll damit die neue Grimsel-Höchstspannungsleitung unterirdisch verlegt werden.**

Eine erste Motion will den Bundesrat beauftragen, dem Parlament noch 2023 einen Beschluss zur Finanzierung des Tunnels vorzulegen. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er will 2026 im Rahmen der Botschaft zum nächsten Bahn-Ausbauschritt das Projekt Grimselbahn erneut bewerten und anderen Bahnprojekten gegenüberstellen. Er prüft aber, ob die Vorprojekt-Studien im Rahmen der Botschaft 2023 zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur zu finanzieren sind.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und Stichtscheid des Präsidenten, die Motion anzunehmen. Zugleich hat sie ohne Gegenstimme eine zweite Motion eingereicht. Diese verlangt, dass der Bundesrat im Rahmen der Botschaft 2023 zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur den Tunnel in die Ausbauprogramme aufnimmt, die Kredite für die Projektierung einstellt und den Projektierungsfortschritt des Bahntunnels mit demjenigen der Höchstspannungsleitung abstimmt. Der Ständerat wird beide Motionen in der Frühjahrssession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[22.4121 Motion. Multifunktionaler Grimseltunnel. Chance jetzt nutzen!](#)

[23.3010 Motion. Die Chance der Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels erhalten](#)

---

## Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2023 LITRA-Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des öV

**Vor der Corona-Pandemie generierten öV-Unternehmen in der Schweiz eine Wertschöpfung von rund 1,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Nun wollte die LITRA wissen: Wie hat sich das erste Corona-Pandemiejahr 2020 auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Schweizer öV ausgewirkt?**

Der corona-bedingte Passagiereinbruch beeinträchtigte im Jahr 2020 die **öV-Leistungen**: Die durch die öV-Leistungen ausgelöste direkte und indirekte Wertschöpfung betrug 10,7 Milliarden Franken (rund 12 Prozent weniger als 2018). Der Anteil am Schweizer Bruttoinlandsprodukt 2020 lag aber immer noch bei beachtlichen 1,5 Prozent.

Positiv und wichtig ist die Entwicklung bei den **öV-Investitionen**, die auf einen langfristigeren Zeithorizont ausgerichtet sind: Hier resultierte 2020 eine direkte und indirekte Wertschöpfung von 5,6 Milliarden Franken (rund acht Prozent mehr als 2018).

Die **Beschäftigung** mit Bezug zu öV-Leistungen und öV-Investitionen lag 2020 bei weiterhin eindrücklichen 84'500 Vollzeitäquivalenten.

Inzwischen hat sich die Nachfrage im öV stark erholt. Rückblickend zeigt sich: Die Politik hat während der Corona-Pandemie weitsichtige Entscheide gefällt. Die Aufrechterhaltung des öV-Betriebs in der Krise hat sich in mehrfacher Hinsicht auszahlt. Der öV ist ein wichtiger Teil der Lösung für eine nachhaltige Mobilität in der Schweiz.

Alle Informationen zur [volkswirtschaftlichen Bedeutung des öV im Pandemiejahr 2020 sind auf der LITRA-Webseite](#) zu finden. Die Zahlen wurden von INFRAS im Auftrag der LITRA berechnet, im Rahmen einer Aktualisierung einer früheren Studie für 2018. Untersucht wurden der Schienen- und der öffentliche Strassenverkehr.

Die wichtigsten Resultate sind auch im [LITRA-Datenportal](#) dargestellt (Thema Volkswirtschaft > Studie Bedeutung des öV).

## Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2023 "Neue LITRA-Zeitung" zur Verkehrs- und LITRA-Geschichte

**Die "Neue LITRA-Zeitung" widmet sich der Geschichte der Schweizer Verkehrspolitik und der LITRA von 1935 bis heute. Die auf der [LITRA-Webseite veröffentlichte Zeitung](#) zeigt: Die Schweizer Verkehrsgeschichte und die fast 90-jährige Geschichte der LITRA sind eng miteinander verknüpft.**

Seit frühen Jahren gilt: Die LITRA setzt sich für einen erfolgreichen öV ein und verfolgt einen ganzheitlichen verkehrspolitischen Ansatz. Als schlanke Organisation hat die LITRA stets grossen Wert auf eine breite Verankerung gelegt.

1935 wurde die LITRA gegründet - der ausgeschriebene Namen lautete "Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic" ("Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft"). Die Schweiz konnte damals bereits auf eine reiche Verkehrsgeschichte zurückblicken, insbesondere bei der Eisenbahn. 1935 befand sich diese - insbesondere die SBB - aber in finanzieller Schieflage. Das war ein erhebliches Risiko, auch für den Bund als Eigentümer der SBB. Die Bahn litt unter einer Benachteiligung gegenüber dem noch unregulierten Motorfahrzeug und unter einer tiefgreifenden Wirtschaftskrise. Die LITRA wollte als politisch neutraler Verband die Bevölkerung über verkehrspolitische Zusammenhänge aufklären, die Behörden mit Expertise in ihrer Arbeit unterstützen und eine Gesetzgebung anstreben, die den Verkehr in der Schweiz ganzheitlich und im Sinn der Volkswirtschaft ordnet.

Der öV und die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen haben sich seither stark weiterentwickelt. Die LITRA hat diese Entwicklungen gemeinsam mit anderen Akteuren geprägt und viel erreicht. Sie musste aber auch aus politischen Niederlagen lernen. Die "Neue LITRA-Zeitung" zeichnet die spannenden Entwicklungen bis heute einfach verständlich nach.

Herausgegeben wird die Zeitung von der LITRA, redigiert wurde sie von Sibylle Buess.