
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 2023 Sommersession der eidgenössischen Räte, 30. Mai - 16. Juni 2023

Bern, 23 | 05 | 2023

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Erfreulicherweise hat der öV nach den pandemiebedingten Einbussen schneller als erwartet zu alter Stärke zurückgefunden. Im [ersten Quartal 2023](#) konnten wir sogar ein Allzeithoch im Schienenpersonenverkehr vermelden. Zwar hat sich das Mobilitätsverhalten verändert und unter der Woche wird weniger gependelt. Doch dank einer Zunahme des Wochenend- und Freizeitverkehrs wird der öV auf der Schiene insgesamt stärker genutzt. Dies nicht zuletzt dank den vielfältigen Bestrebungen der öV-Branche, die Leute vermehrt in den öV zu bringen.

Ein erfolgreicher öV ist nur mit einer guten Zusammenarbeit der öV-Akteure möglich. Geradezu exemplarisch dafür steht die öV-Zusammenarbeit in der Ostschweiz, wie wir an der [Informationsfahrt](#) der LITRA erfahren konnten. Trotz einer herausfordernden Ausgangslage mit mehreren Kantonen, 30 Transportunternehmen und einer anspruchsvollen Topographie werden die Ostschweizer Transportbedürfnisse mit dem öV über die kantonalen und nationalen Grenzen hinweg effizient erschlossen. Darüber hinaus ist der öV in der Ostschweiz mit vielen Unternehmen im öV-Sektor vor allem auch wirtschaftlich prägend - und zudem sehr innovativ, wie das [Projekt ATO RhW](#) der Appenzeller Bahnen verdeutlicht.

In der Bundespolitik wird uns die öV-Finanzierung angesichts der aktuellen Finanzlage des Bundes vermehrt beschäftigen - etwa beim Regionalen Personenverkehr (RPV), bei den Leistungsvereinbarungen 2025-2028 oder beim Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die LITRA wird darauf achten, dass der erfreuliche Aufschwung im öV nicht wieder abgewürgt wird. So darf es insbesondere keine Kürzungen beim bestehenden öV-Angebot für die Kundinnen und Kunden geben. Letztere sollen sich [gemäss der öV-Branche](#) neben der öffentlichen Hand ebenfalls an den Mehrkosten für das in den letzten Jahren stark verbesserte öV-Angebot beteiligen.

Schliesslich laufen im BAV die Vorarbeiten für den nächsten grossen Bahnausbau schritt 2045 auf Hochtouren. Mit den [Ausbausritten 2025 und 2035 sowie den ZEB-Projekten](#) wird das öV-Angebot im Personen- und im Güterverkehr mittelfristig stark verbessert. Bevor der Ausbausritt 2045 vorgelegt wird, will der Bundesrat Bilanz ziehen und demnächst in einer separaten Botschaft gezielte Anpassungen an den beschlossenen Ausbausritten vorschlagen. Sie sehen, geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser, es läuft viel im öV und die LITRA bleibt bestrebt, die Weichen in der Bundespolitik für eine erfolgreiche öV-Zukunft zu stellen!

Eine gute Lektüre und vielen Dank für Ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs!



Martin Candinas, Präsident
Nationalratspräsident 2022/2023

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Programm Agglomerationsverkehr
- Güterverkehr: Rollende Landstrasse bis 2028 fortführen
- Regionalverkehr: Nachtragskredit für 2023
- Zulassungsverfahren im internationalen Bahnverkehr
- Multifunktionaler Grimseltunnel
- Quartalsreporting Bahn 1 | 2023

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Programm Agglomerationsverkehr: vierte Generation

Der Bund will in den nächsten Jahren die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in 32 Agglomerationen mit insgesamt 1,6 Milliarden Franken unterstützen. Dies schlägt der Bundesrat mit der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr vor. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Sommersession als Erstrat. Der öV spielt im Programm eine bedeutende Rolle.

Das Programm Agglomerationsverkehr funktioniert wie folgt: Kantone und Gemeinden planen gemeinsam passende Lösungen für ihre Verkehrsprobleme. Der Bund unterstützt sie dabei finanziell mit Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Diese Programme sind ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr haben die drei Staatsebenen seit mehr als 15 Jahren rund 17,5 Milliarden Franken in Verkehrsprojekte investiert.

Vierte Generation des Programms

Nun steht die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehrs an. Der Bundesrat beantragt dem Parlament, alle 32 eingereichten Programme aus allen Landesteilen zu unterstützen. Der Bund soll sich mit Beiträgen zwischen 30 und 45 Prozent daran beteiligen: Je höher die erwartete Wirkung des Programms auf Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt ist, desto höher die Beteiligung. Insgesamt geht es um Investitionen von 4,25 Milliarden Franken, wovon der Bund 1,6 Milliarden übernehmen soll.

Der öV als wichtiger Baustein

Der öffentliche Verkehr ist ein zentraler Baustein des Programms Agglomerationsverkehr. 30% der Bundesbeiträge der vierten Generation sind für öV-Projekte vorgesehen. Die weiteren Mittel verteilen sich auf Projekte des Fuss- und Veloverkehrs (33%), auf den motorisierten Individualverkehr (28%) und auf Verkehrsdrehscheiben, die den privaten und den öffentlichen Verkehr verbinden (9%).

Die Unterstützung des öV hat gute Gründe: Der öV ist für die nachhaltige Mobilität wichtig. Er ist platzsparend, energieeffizient sowie im Betrieb umwelt- und klimafreundlich. Damit er seine Vorbildrolle weiter wahrnehmen kann, muss aber insbesondere der Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden. Diese Kosten können die öV-Unternehmen nicht allein tragen. Hier setzt das Programm Agglomerationsverkehr an: So sollen zum Beispiel Busflotten von Diesel- auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Eine Unterstützung ist nötig, weil eine neue Infrastruktur aufgebaut werden muss (z.B. Ladeinfrastruktur) und weil die Beschaffung der elektrischen Fahrzeuge heute noch teurer ist als bei Dieselmotoren. Eine andere unterstützte Lösung sind Umstellungen vom Bus- auf den Trambetrieb.

Beratung im Parlament

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Sommersession als Erstrat beraten. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) unterstützt alle 32 Agglomerationsprogramme der vierten Generation. Zusätzlich beantragt sie die Berücksichtigung eines weiteren Projekts im Umfang von 38 Millionen Franken (Strassentunnel Moscia-Acapulco als Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese»).

Eine Minderheit der KVF-N will das Inkrafttreten dieses Geschäfts davon abhängig machen, dass auch der Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen angenommen wird und in Kraft treten kann. Die Vorlage zu den Nationalstrassen wird ebenfalls aus dem NAF finanziert und in der Sommersession vom Nationalrat als Erstrat behandelt.

Die LITRA unterstützt die Vorlage auf Grund der grossen Bedeutung für den öV ausdrücklich.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.033 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Güterverkehr: Rollende Landstrasse bis 2028 fortführen

Die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist verkehrspolitisch zentral und notwendig für die Erreichung der klimapolitischen Ziele. Die finanzielle Unterstützung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse, Rola) soll deshalb befristet verlängert werden. Der Nationalrat behandelte das Geschäft in der Frühjahrssession 2023. In der Sommersession folgt der Ständerat. Umstritten ist die Dauer der Fortführung. Aus Sicht der LITRA braucht es zwingend eine Verlängerung der Rola bis Ende 2028.

Der Bund fördert die Rola gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) ergänzend zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Die finanzielle Unterstützung der Rola bildet somit eine flankierende Massnahme für die Verlagerung des Gütertransports 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 absehbar. Im Schienengüterverkehr gehört die Zukunft vielmehr dem UKV. Die Entwicklungen im Schienengüterverkehr und die modifizierte Fortführung der Förderung des UKV lassen in einigen Jahren die Einstellung der Rola zu, ohne dass mit Rückverlagerungen auf die Strasse gerechnet werden muss.

Vorschlag des Bundesrates

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. Der Bundesrat schlägt dem Parlament deshalb vor, die Rola bis Ende 2026 weiterzuführen. Er beantragt dem Parlament finanzielle Mittel in der Höhe von 64 Millionen Franken: Vorgesehen sind rund 20 Millionen Franken pro Jahr für Betriebsabteilungen, zudem soll sich der Bund 2027 an allfälligen Liquidationskosten der Betreiberin beteiligen können.

Rola ist aus Sicht der LITRA bis 2028 notwendig

Aus Sicht der LITRA muss der Betrieb der Rola zwingend bis Ende 2028 gesichert werden, wie der Bundesrat dies in der Vernehmlassung ursprünglich vorschlug. Sonst droht eine grössere Rückverlagerung der Transporte auf die Strasse, mit geringen Aussichten, diese später wieder für die Schiene zurückgewinnen zu können. 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 unbestrittene Gesetzesanpassung, die den UKV betrifft. Gemäss geltendem GVVG fördert der Bund den UKV in erster Linie "über grosse Distanzen". Ein grosses Verlagerungspotenzial besteht aber auch auf kürzeren Distanzen, namentlich im alpenquerenden Binnen-, Import und Exportverkehr. Deshalb soll die Einschränkung "über grosse Distanzen" aufgehoben werden.

Weitere Massnahmen zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Schweizer Gütertransport wird der Bundesrat dem Parlament mit einer separaten Vorlage beantragen. Die LITRA hat dazu am 8. Februar 2023 [Stellung genommen](#).

Beratung im Parlament

In der Frühjahrssession 2023 sprach sich der Nationalrat für den Weiterbetrieb der Rola bis 2028 aus und bewilligte 106 Millionen Franken. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat ganz knapp mit sieben zu sechs Stimmen, die Unterstützung nur bis Ende 2026 zu verlängern und dafür 64 Millionen Franken zu bewilligen. Der Ständerat wird das Geschäft in der Sommersession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Regionalverkehr: Nachtragskredit für 2023

Der Bund bestellt und finanziert den regionalen Personenverkehr (RPV) gemeinsam mit den Kantonen. Im Jahr 2023 ist im RPV mit ungedeckten Kosten von 87 Millionen Franken zu rechnen. Deshalb beantragt der Bundesrat dem Parlament einen entsprechenden Nachtragskredit. National- und Ständerat entscheiden in der Sommersession darüber. Ab 2024 sollen die Abgeltungen des Bundes im RPV allerdings auf Grund von Sparmassnahmen gekürzt werden.

Pro Jahr wendet der Bund rund 1,1 Milliarden Franken für den RPV auf. Für das Jahr 2023 sah er in seinem Voranschlag 1,084 Milliarden Franken vor. Anhand der eingereichten Offerten der Transportunternehmen zeigt sich inzwischen, dass im Jahr 2023 mit ungedeckten Kosten und somit mit einem ungedeckten Abgeltungsbedarf von 87 Millionen Franken zu rechnen ist. Der Nachtrag in diesem Umfang ist nötig, um Verluste bei den Transportunternehmen, Mehrkosten für die Kantone oder einen kurzfristige Angebotsabbau zu vermeiden.

Gründe für den Nachtragskredit

In der Coronapandemie ab 2020 erlitt der RPV vorübergehend einen starken Einbruch bei den Einnahmen aus Tickets und Abonnements. Bund und Kantone stellten wegen der Verluste zusätzliche finanzielle Unterstützung zur Verfügung, wobei insbesondere für das Jahr 2020 auf Grund von Reserven und Sparanstrengungen der Transportunternehmen nur ein Teil davon ausbezahlt werden musste. Der Nachtrag für 2023 wird nun unter anderem notwendig, weil sowohl der Verpflichtungskredit 2022–2025 für den RPV in der Höhe von 4,352 Milliarden Franken als auch der Voranschlag 2023 noch ohne Berücksichtigung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den RPV beschlossen wurden.

Hinzu kommt die Teuerung: Diverse Eisenbahntransportunternehmen sind mit höheren Stromkosten und die Busunternehmen mit höheren Treibstoffkosten konfrontiert. Steigende Rohstoffpreise verteuern auch den Unterhalt der Fahrzeuge. Ebenso steigen

die Löhne der Beschäftigten in den Transportunternehmen. Ins Gewicht fallen im Weiteren unerwartete Korrosionssanierungen, Projektmehrkosten sowie höhere Kosten neuer RPV-Angebote.

Die im RPV tätigen Transportunternehmen verfügen zwar über Spezialreserven, doch wurden diese wegen der Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 reduziert oder aufgelöst. Mehrere Transportunternehmen weisen inzwischen negative Reserven auf.

Beratung im Parlament

Der Bundesrat beantragt dem Parlament den Nachtragskredit im Rahmen der "Botschaft über den Nachtrag IB zum Voranschlag 2023". National- und Ständerat werden in der Sommersession darüber entscheiden. Die Finanzkommissionen beider Räte beantragen die Annahme des RPV-Nachtragskredits.

Herausforderungen für den RPV ab 2024

Die öV-Preise für Reisende sind seit sieben Jahren nicht mehr gestiegen - obwohl die Unternehmen das öV-Angebot im gleichen Zeitraum um rund 10% gesteigert und Geld in modernes Rollmaterial investiert haben sowie zunehmend mit den oben erwähnten Inflationsfolgen konfrontiert sind. Deshalb haben die öV-Unternehmen auf Dezember 2023 für den Fahrplan 2024 eine massvolle Tarifierhöhung von insgesamt rund 4,3% angekündigt.

Zugleich wird die finanzielle Situation für den RPV ab 2024 schwieriger, weil der Bundesrat im Februar 2023 im Finanzplan des Bundes lineare Kürzungen von 2% gegenüber dem Finanzplan des Vorjahres bei allen schwach gebundenen Ausgaben beschlossen hat. Diese Vorgabe trifft auch den RPV. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) klärt mit den Kantonen und den Transportunternehmen ab, wie mit dieser sich abzeichnende Finanzierungslücke im RPV 2024–2027 umgegangen werden soll.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.007 Voranschlag 2023. Nachtrag I](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Zulassungsverfahren im internationalen Bahnverkehr

Die EU stärkt mit der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets den europäischen Bahnsektor. Unter anderem vereinheitlicht sie die Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial. Die Teilnahme an vereinfachten Verfahren ist auch im Interesse der Schweiz. Damit die Schweiz dauerhaft daran teilnehmen kann, braucht es zunächst Anpassungen im Eisenbahngesetz. Der Ständerat wird diese in der Sommersession als Erstrat beraten. Die Gesetzesanpassung ist aber nicht hinreichend: Notwendig ist auch eine generelle Lösung der offenen institutionellen Fragen mit der EU.

Die Schweiz ist angewiesen auf einen gut funktionierenden grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Dieser ist zentral für die Passagiere, die Schweizer Wirtschaft und die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Mit den vielen grenzüberschreitenden Bahnstrecken und dem Nord-Süd-Korridor spielt die Schweiz im europäischen Bahnverkehr eine wichtige Rolle.

Schweizer Teilnahme befristet bis Ende 2023

Die EU hat 2016 ihr 4. Eisenbahnpaket beschlossen. Das Paket beinhaltet eine sogenannte technische Säule, die unter anderem die bisher nationalen Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial auf der Schiene europäisch harmonisiert und vereinfacht. Seit Mitte Juni 2019 ist die europäische Eisenbahnagentur (ERA) für Zulassungen von Rollmaterial für den grenzüberschreitenden Verkehr zuständig.

Die Teilnahme an diesen Verfahren ist im Interesse der Schweiz. Hersteller und Unternehmen aus der Schweiz können dank einer bis Ende 2023 befristeten Übergangslösung an den vereinheitlichten europäischen Verfahren teilnehmen.

Erster Schritt zur dauerhaften Lösung: Gesetzesanpassung im Inland

Aus Sicht des Bundesrats sollte die Schweiz die EU-Lösung auf eigenständige Weise dauerhaft übernehmen. Das bedingt zunächst gleichwertige Regeln im Inland.

Der Bundesrat hat deshalb am 22. Februar 2023 seinen Vorschlag zur Anpassung des Eisenbahngesetzes ans Parlament überwiesen. Die Gesetzesanpassung soll die Voraussetzungen für vereinfachte Zulassungsverfahren für die Bahnbranche schaffen, gemeinsam harmonisierte Vorschriften bezüglich technischer Interoperabilität und Sicherheitsstandards ermöglichen und die Basis bilden zur Mitwirkung der Schweiz bei der von der EU geplanten Weiterentwicklung der Digitalisierung der Eisenbahn.

Ausstehende Lösung mit der EU

Die inländische Gesetzesanpassung ist aber nicht hinreichend. Für eine dauerhafte und vollständige Teilnahme der Schweiz an den europäischen Verfahren ist eine gemeinsame Lösung mit der EU nötig: eine Anpassung im Landverkehrsabkommen Schweiz-EU. Derzeit ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens nicht möglich, weil zwischen der Schweiz und der EU übergeordnete institutionelle Fragen ungelöst sind. Die Europäische Kommission hat klargemacht, dass die Anpassung des Landverkehrsabkommens abhängig ist von Fortschritten bei diesen institutionellen Fragen.

Der Bundesrat erachtet es dennoch als zweckmässig, zunächst im Inland die Grundlagen zu schaffen für die Teilnahme an den vereinfachten Verfahren. Einstimmig geteilt wird diese Meinung von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S). Der Ständerat wird die Vorlage in der Sommersession als Erstrat behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.024 Eisenbahngesetz. Änderung \(Umsetzung technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets\)](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Multifunktionaler Grimseltunnel

Beim multifunktionalen Grimseltunnel geht es darum, die unterirdische Verlegung der neuen Grimsel-Höchstspannungsleitung (Stromleitung) mit einem einspurigen Bahntunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald zu ergänzen (Zusammenlegung des Schmalspurnetzes nördlich und südlich der Alpen). Eine vom Nationalrat abgeänderte Motion will die Chancen des Projekts aufrechterhalten und vom Bundesrat verschiedene Fragen abklären lassen.

Den ursprünglichen Motionstext nahm der Ständerat in der Frühjahrssession 2023 an. Demnach sollte der Bundesrat noch im Jahr 2023 die Kredite zur Projektierung eines multifunktionalen Grimseltunnels beantragen. In der Sondersession im Mai 2023 hat der Nationalrat die Motion abgeändert. Nun soll der Bundesrat mit der nächsten Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur prüfen, ob der multifunktionale Tunnel in die Ausbauprogramme aufgenommen werden kann. Für einen späteren Umsetzungsentscheid soll er auch die Realisierbarkeit und die Kostenfolgen genauer abschätzen. Der Projektierungsfortschritt des Bahntunnels soll stets mit demjenigen des Stromnetzprojektes abgestimmt bleiben.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat, die abgeänderte Motion anzunehmen. Der Ständerat wird in der Sommersession darüber abstimmen. Der Bundesrat hat bereits angekündigt, die oben erwähnte Botschaft im Herbst 2023 dem Parlament zu unterbreiten. Damit könnte das Parlament die Projektierung des multifunktionalen Tunnels beschliessen. Ein Realisierungsentscheid wäre mit der 2026 folgenden Botschaft für einen nächsten Bahnausbau schritt möglich.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2023 Personenverkehr auf der Schiene mit Spitzenwert im ersten Quartal 2023

Der Personenverkehr auf der Schiene verzeichnet im ersten Quartal 2023 die höchste je gemessene Nachfrage in einem ersten Jahresquartal. Im Güterverkehr bleibt die Verkehrsleistung hoch, sie liegt aber unterhalb des starken ersten Quartals 2022. Das zeigt das Quartalsreporting Bahn 1 | 2023 der LITRA und des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV).

Mit 5,22 Milliarden Personenkilometer ist die Verkehrsleistung des Personenverkehrs auf der Schiene im ersten Quartal 2023 sehr hoch. Gemessen an den ersten Quartalen früherer Jahre handelt es sich sogar um ein Allzeithoch. Der Wert liegt 34,5% höher als im ersten Quartal 2022 (das noch von der Corona-Pandemie beeinflusst war) und auch 2,0% über dem Wert des ersten Quartals 2019 (dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie und bisherigen Spitzenjahr).

Beim Güterverkehr bleibt die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2023 mit 3,02 Milliarden Nettotonnenkilometern im Vergleich zu den letzten beiden Quartalen auf hohem Niveau stabil. Sie liegt aber 4,1% unterhalb des starken ersten Quartals 2022.

Weiterführende Informationen

[Quartalsreporting Bahn 1 | 2023 der LITRA und des VöV.](#)

Am 27. April 2023 berichtete die [Hauptausgabe der SRF-Tagesschau](#) über das Reporting.