

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 2024 Sommersession der eidgenössischen Räte, 27. Mai – 14. Juni

Bern, 21 | 05 | 2024

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Das Reisen mit der Bahn liegt nach dem Rekordjahr 2023 weiterhin im Trend. Noch nie hatten wir so ein gutes **erstes Quartal**: auf der Schiene wurden 5,43 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, das sind vier Prozent mehr als im Vorjahr. Insbesondere im Freizeitverkehr und im internationalen Verkehr blieb die Nachfrage hoch. Mit vereinten Anstrengungen der ganzen öV-Branche und der gezielten Unterstützung durch die öffentliche Hand – wie beispielsweise den öV-Kombitickets bei der WEURO2025 – soll diese positive Entwicklung auch in die nächsten Quartale mitgenommen und die Nutzung des öV in allen Bereichen weiter erhöht werden.

Demgegenüber bleibt beim Schienengüterverkehr der Aufschwung weiter aus. Zwar hat sich die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum vierten Quartal 2023 leicht erholt (+1,8%). Im Vergleich zum Vorjahresquartal (3,02 Milliarden Nettotonnenkilometer) resultiert aber ein Rückgang um 3,6 Prozent. Der Rückgang im Schienengüterverkehr ist in erster Linie auf das schwierige wirtschaftliche Umfeld in Europa zurückzuführen, was besonders im alpenquerenden Güterverkehr sichtbar war. Verbesserungen beim Gütertransport auf der Schiene stehen denn auch im Fokus der Politik.

Einerseits wird in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) aktuell eine grundlegende **Reform des Gütertransportgesetzes** vorbereitet. Diese ist für eine nachhaltige Transformation des Binnengüterverkehrs auf Schiene, Schiff und Strasse absolut zentral. Andererseits hat der Bundesrat **im Rahmen des Verlagerungsberichts** Vorschläge zur Stärkung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs aufgezeigt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) hat zusätzliche Vorstösse eingereicht, beispielsweise, um mit Puffergleisen den kombinierten Verkehr zu stabilisieren oder um die NEAT-Zubringer-Linie und den Gütertransport auf Mitteldistanzen zu stärken. Ebenso sollen die Einführung einer Alpentransitabgabe und die vollständige Teuerungsanpassung der leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geprüft werden.

Wichtig bleibt für die LITRA schliesslich die Nachwuchsförderung. Seit über zehn Jahren vergeben wir in Anwesenheit eines Bundesrats drei Förderpreise an Studierende, die ihre Bachelor- und Master-Arbeiten an Schweizer Universitäten und Fachhochschulen dem öffentlichen Verkehr und dem Thema Mobilität widmen. Die **diesjährige Ausschreibung zum Prix LITRA** läuft, wir freuen uns auf zahlreiche Eingaben.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung für den öffentlichen Verkehr.

**In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:**



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident

- **Gütertransportgesetz: Transformation des Gütertransports auf der Schiene**
- **Verlagerungsbericht 2023: Bundesrat will die Güterverlagerung vorantreiben**
- **Ausbau linksrheinischer NEAT-Zubringer für eine stabile Verkehrsverlagerung**
- **Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch Puffergleise**
- **Zusätzliche Unterstützung für den Gütertransport über Mitteldistanzen**
- **Verkehrsverlagerung durch die Einführung einer Alpentransitabgabe stärken**
- **Vollumfängliche Anpassung der LSVA an die Teuerung in der Schweiz**
- **Planungsdreieck des öV besser im parlamentarischen Prozess verankern**
- **SBBG: Langfristige Finanzierung der SBB sicherstellen**
- **WEURO25: Finanzielle Unterstützung für öV-Kombiticket**
- **Tonnagesteuer für Seeschiffe: neue Steuer für Reedereien in der Schweiz**

---

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## Gütertransportgesetz: Transformation des Gütertransports auf der Schiene

**Der Bundesrat will den Schienengüterverkehr und die Güterschifffahrt stärken. Während einer Übergangszeit soll zudem der Einzelwagenladungsverkehr finanziell unterstützt werden. Damit soll das gesamte Güterverkehrssystem leistungsfähiger werden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates ist auf die Vorlage eingetreten. Die Detailberatung will sie im zweiten Quartal angehen.**

Der Bundesrat will den Gütertransport per Bahn und Schiff stärken, damit dieser einen noch grösseren Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz leisten kann. So soll der Schienengüterverkehr dank der digitalen automatischen Kupplung (DAK) einfacher, schneller und wirtschaftlicher werden. Für die Einführung der DAK will der Bundesrat 180 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Zudem soll der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) modernisiert und transformiert werden. Dieser erfüllt zwar wichtige Funktionen in der Logistik, ist in seiner heutigen Form aber nicht wirtschaftlich. Der Bundesrat sieht deshalb vor, den EWLV befristet zu fördern, mit dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

### Keine Mehrbelastung für das Bundesbudget

Der Bundesrat will die Ausgaben vollständig kompensieren, sodass dem Bundeshaushalt keine Mehrbelastung entsteht. Hierfür soll ein Teil der Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verwendet werden, der sonst in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen würde. Die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur über den BIF bleibe gewährleistet.

### KVF-S will Klärung bezüglich BIF und LSVA

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ist mit 9 zu 2 Stimmen auf die Vorlage eingetreten. Sie ist der Ansicht, dass die Stärkung des Schienengüterverkehrs zentral für den Gütertransport in der Schweiz ist und möchte eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern. Die Detailberatung will die KVF-S im zweiten Quartal angehen. Im Hinblick darauf hat die Kommission der Verwaltung verschiedene Aufträge erteilt – unter anderem bezüglich finanzieller Folge für den BIF, Auswirkungen auf die geplanten Ausbauprojekte und zur LSVA-Reform.

---

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.017 Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision



---

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## Verlagerungsbericht 2023: Bundesrat will die Güterverlagerung vorantreiben

**Alle zwei Jahre informiert der Bundesrat über den Stand der Verlagerung im Gütertransport. Im Verlagerungsbericht 2023, welcher in der Sommersession in den Räten diskutiert wird, schlägt der Bundesrat verschiedene Massnahmen zur Förderung der Verlagerung vor. Unter anderem sollen die LSVA der Teuerung angepasst und Bahntransporte auf Kurzstrecken stärker finanziell gefördert werden.**

Im Verlagerungsbericht 2023 kommt der Bundesrat zum Schluss, dass sich die Fertigstellung der NEAT und weitere Massnahmen positiv auf die Verlagerung des Gütertransports auswirken. Die Bahn erreichte im ersten Halbjahr 2023 einen Marktanteil von 72,7 Prozent. Dennoch gibt es Faktoren, welche den Verlagerungsprozess hemmen. Dazu gehören die schwierige Wirtschaftslage in Europa, die vielen Baustellen auf dem Eisenbahnnetz und die damit einhergehenden Verspätungen. Das gesetzlich festgelegte Ziel von maximal 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr durch die Alpen, wird nach wie vor nicht erreicht.

### Erhöhung der LSVA und Kurzstreckenförderung

Um den Verlagerungsprozess voranzutreiben, schlägt der Bundesrat verschiedene Massnahmen vor. Einerseits soll die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf den 1. Januar 2025 entsprechend der Teuerung um fünf Prozent angehoben werden. Andererseits möchte der Bundesrat kürzere Transportstrecken stärker unterstützen. Gemäss einer externen Studie könnten mit einer Zusatzförderung auf Strecken unter 600 Kilometern weitere Transporte auf die Bahn verlagert werden. Davon profitieren sollen vor allem der Schweizer Binnenverkehr ins und vom Tessin und der allgemeine Import- und Exportverkehr.

### Keine Erhöhung der Bahnstrompreise

Weiter schlägt der Bundesrat vor, die rollende Landstrasse, wie vom Parlament gewünscht, bis 2028 weiter zu betreiben. Zudem verzichtet der Bund darauf, den Bahnstrompreis für den Güterverkehr anzuheben. Der Preis bleibt bei 12 Rappen pro Kilowattstunde, was den Güterverkehr um rund 10 Millionen Franken pro Jahr entlastet.

Der Nationalrat nimmt sich des Verlagerungsberichts 2023 in der Sommersession an.

---

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.036 Verlagerungsbericht 2023



## Ausbau linksrheinischer NEAT-Zubringer für eine stabile Verkehrsverlagerung

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates verlangt mit der Motion vom Bundesrat Massnahmen zum Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers. Aus Sicht der Kommission ist der linksrheinische Ausbau in den nächsten 20 Jahren die einzige Option, um eine Stagnation in der Verkehrsverlagerung zu verhindern. Der Nationalrat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

Die vielen Baustellen in Deutschland zur Erhaltung und zum Ausbau der rechtsrheinischen Bahnachse (Korridor Rhine-Alpine) werden noch mehrere Jahre dauern. Um eine Stagnation oder gar eine Regression der Verlagerungspolitik zu verhindern, verlangt eine Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) mit 16 zu 6 Stimmen bei einer Enthaltung vom Bundesrat Massnahmen, um den linksrheinischen NEAT-Zubringer in den kommenden Jahren auszubauen und so eine Alternative für den Schienengüterverkehr zu schaffen.

### Ausbau NEAT-Zubringer Metz–Strasbourg–Basel

Die Kommission will den Bundesrat mit der Motion unter anderem damit beauftragen, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr auf dem NEAT-Zubringer Metz–Strasbourg–Basel für den kombinierten Verkehr (KV) auf ein Vier-Meter-Korridor-Profil ausgebaut werden kann. Dazu soll der Bundesrat Frankreich auch eine finanzielle Unterstützung in Aussicht stellen. Das entspricht dem Vorgehen der Schweiz bei ähnlichen früheren Projekten, etwa dem Vier-Meter-Korridorausbau der Luino–Strecke oder der Strecke Simplon–Domodossola–Novara.

### Erneuerung und Elektrifizierung Wörth–Strasbourg

Mit der gleichen Motion will die Kommission den Bundesrat veranlassen, gemeinsam mit Frankreich, der Region Grand Est und Deutschland auf die Beseitigung des Nadelöhrs des NEAT-Zubringers südliche Rheinstalstrecke hinzuwirken. Dies sollte durch die Erneuerung und Elektrifizierung der 71 Kilometer langen linksrheinischen Linie Wörth–Strasbourg erreicht werden.

Eine Minderheit der Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3389 Motion Ausbau linksrheinischer NEAT-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben](#)



## Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch Puffergleise

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates verlangt mit der Motion vom Bundesrat die Schaffung von Puffergleisen für den Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Diese Massnahmen sollen dazu beitragen, den Schienengüterverkehr, insbesondere den kombinierten Verkehr, rasch zu stabilisieren. Der Nationalrat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

Aufgrund der instabilen Verkehrslage, insbesondere in Deutschland, kommt es laut der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) zu zahlreichen Zugausfällen im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Störungen auf der Nord-Süd-Achse führen zu Blockaden der Umschlagterminals, was die Annahme und den Versand weiterer Güter sowohl national als auch international verhindert.

### Gleiskapazität mit Puffergleisen ausbauen

Um solche Verzögerungen im Schienengüterverkehr in Zukunft zu vermeiden und den kombinierten Verkehr auf der Nord-Süd-Achse zu stabilisieren, verlangt eine Kommissionsmehrheit der KVF-N mit 17 zu 6 Stimmen vom Bundesrat, dass die Gleiskapazitäten entlang des Nord-Süd-Korridors mit sogenannten Puffergleisen für den kombinierten Verkehr (KV) erhöht werden.

### 20 bis 30 Puffergleise im Norden und Süden

Mit der Möglichkeit, blockierte Züge vorübergehend auf 700 Meter langen Puffergleisen abzustellen, bis die Störung behoben ist und eine sichere Weiterfahrt auf den nachgelagerten Netzen gewährleistet werden kann, können Verzögerungen vermieden werden. Laut KVF-N sind dafür 15 bis 20 Puffergleise im Norden (Offenburg, Basel, Dottikon) und 6 bis 10 Puffergleise im Süden (Chiasso, Bellinzona, Domodossola) zur Verfügung zu stellen und gegebenenfalls die Finanzierung des entsprechenden Umbaus zu regeln.

Eine Minderheit der Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3390 Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen](#)



Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## Zusätzliche Unterstützung für den Gütertransport über Mitteldistanzen

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates verlangt mit der Motion vom Bundesrat auf eine Fördermittelverlagerung beim kombinierten Verkehr von Lang- auf Mitteldistanzen zu verzichten. Gleichzeitig seien zusätzliche Fördermittel von 15 Millionen Franken für den Transport über mittellange Distanzen bereitzustellen. Der Nationalrat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

Der Bundesrat stellt im Bericht über die Verkehrsverlagerung 2023 im alpenquerenden Schwerverkehr fest, dass der Anteil der Verlagerung im kombinierten Verkehr im Distanzbereich unter 600 Kilometern deutlich tiefer liegt als beim Distanzverkehr über 600 Kilometern. Gleichzeitig sind die Fördermittel pro Verlagerung bei den mittellangen Distanzen höher. Das liegt in der Natur der Sache: Je kürzer die Distanz, umso weniger lohnt sich die Verlagerung.

### Kommission gegen Verlagerung der Fördermittel

Der Bundesrat schlägt im Verlagerungsbericht vor, einen Teil der Fördermittel von den langen auf die mittellangen Distanzen umzuwidmen. Aus Sicht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ist eine solche Mittelverlagerung von langen Distanzen zugunsten der mittleren Distanzen gefährlich für die Schweizer Verlagerungspolitik. Die Kommissionsmehrheit beschliesst daher mit 17 zu 6 Stimmen, den Bundesrat aufzufordern, auf eine solche Umlagerung von Fördermitteln zu verzichten. Damit die mittleren Transportdistanzen stärker verlagert werden können, seien zusätzliche Fördermittel von 15 Millionen Franken bereitzustellen.

### Rückverlagerung im kombinierten Verkehr verhindern

Gerade der Verkehr, der sich über lange Distanzen zieht und durch das benachbarte deutsche Netz fährt, leide unter den Qualitätsdefiziten des kombinierten Verkehrs. Gleichzeitig stehe auch der Langdistanzverkehr unter dem Druck der tiefen Strassentransportpreise. Die KVF-N befürchtet, dass eine Fördermittelumverteilung zu einer Rückverlagerung vom Schienengüterverkehr auf die Strasse führen könnte.

Eine Minderheit der Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.3391 Für eine stärkere Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen



Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## Verkehrsverlagerung durch die Einführung einer Alpentransitabgabe stärken

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates verlangt mit dem Postulat vom Bundesrat zu prüfen, ob die Einführung einer Alpentransitabgabe die Bestrebungen der Schweiz zur Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr nachhaltig verbessern könnte und welche rechtlichen Anpassungen nötig wären. Der Nationalrat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

Seit Jahren wird der Maximalsatz der Abgabe für eine Fahrt durch die Schweiz für den Schwerverkehr, welcher im Landverkehrsabkommen (LVA) festgelegt wird, deutlich unterschritten. Dies, obwohl die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein wichtiges Instrument zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist und gleichzeitig das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten mit beispielsweise 927'000 Fahrten im Jahr 2022 deutlich überschritten wird.

### Alpentransitabgabe soll neue Anreize schaffen

Mit dem Postulat verlangt die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) mit 12 zu 10 Stimmen bei einer Enthaltung vom Bundesrat, dass er prüft, ob und wie eine Einführung einer Alpentransitabgabe (ATA) die Verlagerung im alpenquerenden Güterverkehr stärken könnte und welche rechtlichen Anpassungen vorgenommen werden müssten, um diese für schwere Nutzfahrzeuge auf der Strasse einzuführen. Die KVF-N ist der Meinung, dass der im LVA festgeschriebene maximale Abgabensatz durch die Alpentransitabgabe gemäss Artikel 40 Absatz 5 des Landverkehrsabkommens der Schweiz mit der EU annähernd erreicht werden könne.

### KVF-N will Handlungsspielraum besser nutzen

Zudem schöpfe die Schweiz mit ihrem aktuellen Vorgehen nicht den vollen Handlungsspielraum aus, welcher im internationalen Abkommen vorgesehen sei. Dies, obwohl das Verlagerungsziel nicht erreicht wird und es spürbare Rückschritte im Verlagerungsprozess des alpenquerenden Güterverkehrs gibt.

Eine Minderheit der Kommission beantragt, das Postulat abzulehnen. Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.3392 Alpentransitabgabe als Verlagerungsinstrument prüfen



## Vollumfängliche Anpassung der LSVa an die Teuerung in der Schweiz

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates verlangt mit der Motion vom Bundesrat, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) vollumfänglich an die Teuerung angepasst wird. Damit sollen das Potenzial der Verlagerungswirkung besser ausgeschöpft und das Verlagerungsziel erreicht werden. Der Nationalrat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde 2001 eingeführt. Nach Ansicht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) wird sie seither real immer billiger, da sie zu selten und zu wenig umfangreich an die Teuerung angepasst wird.

### Letzte LSVa-Anpassung vor über zehn Jahren

Zwar waren die Inflationswerte in der Schweiz zuletzt tief, dennoch sind seit der Einführung der LSVa relevante Teuerungsbeträge unberücksichtigt geblieben. So sind beispielsweise die Konsumentenpreise von 2002 bis 2022 um 9.6 Prozent gestiegen. Die LSVa hingegen wurde zuletzt 2012 um 0,97 Prozent erhöht. Seit damals sind 11 Jahre vergangen, in welchen keine Anpassungen der LSVa an die Teuerung erfolgt ist.

Die vom Bundesrat bereits geplante Erhöhung der LSVa von den indizierten 100 im Jahr 2002 auf 106.02 im Jahr 2025 kann der Teuerung nicht folgen. Damit bleibt auch das bestehende Potenzial der Verlagerungswirkung der LSVa unausgeschöpft. Derweil erfordert das noch immer nicht erreichte Verlagerungsziel dringend Massnahmen zur Stärkung der Verlagerungspolitik.

### Vollumfängliche Anpassung der LSVa an Teuerung

Mit der Motion verlangt eine Kommissionsmehrheit der KVF-N mit 13 zu 8 Stimmen bei zwei Enthaltungen vom Bundesrat, dass er die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe möglichst rasch vollumfänglich an die Teuerung anpasst. Spätestens im Jahr 2025 soll die LSVa real gleich teuer sein, wie bei Einführung vor gut 20 Jahren.

Eine Minderheit der Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3393 LSVa vollumfänglich an Teuerung anpassen um Verlagerungswirkung zu sichern](#)



## Planungsdreieck des öV besser im parlamentarischen Prozess verankern

**Das Planungsdreieck – Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial – komme bei der Vorbereitung der öV-Ausbau Schritte im parlamentarischen Prozess oftmals zu kurz. Mit dem Postulat wird der Bundesrat beauftragt, Anpassungen im Planungsprozess aufzuzeigen, damit die Gesamtsicht sichergestellt werden kann. Der Ständerat debattiert in der Sommersession über den Vorstoss.**

In der Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) erklärt der Bundesrat, dass die Zusatzfinanzierung der SBB unumgänglich sei, da angesichts des vom Parlament beschlossenen Infrastruktur- und Angebotsausbaus die politische Erwartung besteht, dass die SBB-Investitionen in Rollmaterial beschliessen, auch wenn diese betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind. Während Investitionen in den Infrastrukturausbau über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden, müssen die Transportunternehmen die Folgeinvestitionen in zusätzliches Rollmaterial und Betriebsanlagen unter Einbezug der Abgeltungen im regionalen Personenverkehr (RPV) selbst finanzieren.

### Fehlinvestitionen wegen fehlender Gesamtsicht

Laut Postulat kommt im parlamentarischen Prozess das bewährte Planungsdreieck – Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial – nicht ausreichend zum Tragen. Verkehrs- und Siedlungsziele werden nicht gleichmässig berücksichtigt und die finanziellen Rahmenbedingungen zu wenig aufgezeigt. Diese fehlende Gesamtsicht begünstigt Fehlinvestitionen und damit eine schlechtere öV-Qualität.

### Bundesrat soll Planungsprozess ergänzen

Mit dem Postulat soll der Bundesrat beauftragt werden, in einem Bericht aufzuzeigen, wie der Planungsprozess zur Vorbereitung der öV-Ausbau Schritte ergänzt werden kann. Insbesondere sind die betriebliche Umsetzbarkeit und die betrieblichen sowie verkehrlichen Folgekosten detaillierter auszuweisen. Diese Ergänzungen seien soweit möglich bereits in die Botschaft 2026 aufzunehmen.

Der Ständerat nimmt sich des Postulats in der Sommersession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3136 Planungsdreieck \(Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial\) im öV besser im parlamentarischen Prozess verankern und Folgekosten transparent ausweisen](#)



## SBBG: Langfristige Finanzierung der SBB sicherstellen

**Die Verschuldung der SBB hat in den letzten Jahren zugenommen. Mit einer Anpassung des Bundesgesetzes über die schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) will der Bundesrat die finanzielle Situation und die Investitionsfähigkeit der SBB stärken. Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Wintersession 2023 mit einzelnen Anpassungen gefolgt ist, debattiert in der Sommersession der Ständerat über die Vorlage.**

Vor der Corona-Pandemie erzielten die SBB regelmässig positive Geschäftsergebnisse. Während der Corona-Pandemie verschärfte sich die finanzielle Situation infolge umfangreicher Verluste im Fernverkehr, den die SBB eigenwirtschaftlich betreibt. Im Verhältnis zum Betriebsgewinn vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) stieg die Verschuldung der SBB deshalb in den letzten Jahren über die vom Bundesrat festgelegte Zielvorgabe von 6,5 × EBITDA.

### Bundesrat will die SBB langfristig stärken

Das Unternehmen selbst hat bereits Kosten- und Effizienzmassnahmen in Höhe von rund sechs Milliarden Franken angekündigt. Gleichzeitig schlägt der Bundesrat gesetzliche Anpassungen vor, welche dazu beitragen sollen, die verzinsliche Nettoverschuldung der SBB bis 2030 wieder auf die Zielvorgabe zu reduzieren:

- Die SBB können sich nur beim Bund verschulden. Dieser gewährt ihnen rückzahlbare Tresorierdarlehen zur Deckung ihres Investitionsbedarfs, was zu einem Anstieg der Verschuldung des Bundes ausserhalb der Schuldenbremse führt. Der Bundesrat schlägt vor, dass der Bund den SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau neue Darlehen nur noch über den Bundeshaushalt gewähren darf. Diese Darlehen würden somit der Schuldenbremse unterliegen.
- Zur Umsetzung der vom Parlament an den Bundesrat überwiesenen Motion (22.3008) schlägt der Bundesrat einen einmaligen Kapitalzuschuss an die SBB von 1,15 Milliarden Franken vor. Dieser bemisst sich an den 2020–2022 erlittenen Verlusten im Fernverkehr. Die Schulden der SBB können damit reduziert und die Investitionsfähigkeit verbessert werden.
- Um die finanzielle Situation der SBB weiter zu verbessern, kann der Bund den SBB schliesslich eine Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr gewähren. Dies führt allerdings zu einer höheren Belastung des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Bundes-

rat möchte die Liquidität des BIF gewährleisten und damit die Finanzierung der geplanten Bahninfrastrukturprojekte sicherstellen. Er schlägt deshalb vor, dass der Maximalanteil von zwei Dritteln des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den BIF fliessen soll, wenn dessen Reserven das angemessene Niveau unterschreiten.

### Nationalrat will keine Haushaltsdarlehen

Der Nationalrat hat das Geschäft in der Wintersession 2023 als Erstrat beraten. Er stimmte dem Geschäft zu, ist aber nicht einverstanden, dass die SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau von Tresorerie- zu Haushaltsdarlehen übergehen müssen. Denn diese Gelder würden andere Bundesaufgaben konkurrenzieren. Zudem will der Nationalrat im Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) festhalten, dass die Höhe der angemessenen Reserven des Bahninfrastrukturfonds (BIF) bei 300 Millionen Franken liegen soll.

### KVF-S will flexiblere Finanzierungsinstrumenten

Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ist einstimmig auf die Vorlage des Bundesrates eingetreten. Bei den Anpassungen der Finanzierungsinstrumente zugunsten der SBB stimmt sie aber nicht mit den Beschlüssen des Nationalrats überein. Zum einen ist eine Kommissionsmehrheit mit 7 zu 3 Stimmen bei zwei Enthaltungen der Ansicht, dass die Obergrenze der Verschuldung über Tresorierdarlehen auf den strategischen Zielen beruhen und somit flexibler gestaltet werden soll. Zum anderen möchte die Mehrheit der KVF-S, dass Finanzierungen des Bundes über die gesetzte Schuldenobergrenze hinaus in Form von Kapitalzuschüssen gewährt werden, welche von der Bundesversammlung im Rahmen des Voranschlags bewilligt werden müssen und somit der Schuldenbremse unterstellt sind.

Eine Kommissionsminderheit stützt hingegen den Beschluss des Nationalrates, wonach die Finanzierung der SBB durch den Bund weiterhin ohne Obergrenze über Tresorierdarlehen möglich sein soll. Der Ständerat nimmt sich der Vorlage in der Sommersession an. Allfällige Differenzen wollen die beiden Räte noch in der gleichen Session bereinigen.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.063 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen \(SBBG\). Änderung](#)



---

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## WEURO25: Finanzielle Unterstützung für öV-Kombiticket

**Der Ständerat verlangt mit einer Motion vom Bundesrat, dass die Women's EURO 2025 in der Schweiz mit 15 Millionen Franken unterstützt wird. Unter anderem sollen der öffentliche Verkehr mit einem öV-Kombiticket gestärkt und der Schweizer Tourismus gefördert werden. Nachdem der Ständerat der Motion in der Frühjahrsession 2024 abgelehnt hatte, debattiert der Nationalrat in der Sommersession über den Vorstoss.**

Im Sommer 2025 findet in acht Städten der Schweiz die Women's EURO 2025 (WEURO25) statt. Der Bundesrat hat am 31. Januar 2024 entschieden, die WEURO25 mit vier Millionen Franken zu unterstützen. Zu wenig aus Sicht des Ständerats. Er verlangt mit einer Motion, dass die WEURO25 mit 15 Millionen Franken unterstützt wird und diese in der Sportförderung, Landeskommunikation und öV-Ticketintegration eingesetzt werden. In den betroffenen Verwaltungseinheiten sei eine Kompensation von mindestens 20 Prozent anzustreben. Die WEURO25 sei der Nachhaltigkeit verpflichtet. Dieses Ziel könne nur erreicht werden, wenn der öffentliche Verkehr gefördert werde.

### Bundesrat lehnt Vorstoss wegen Finanzlage ab

Der Bundesrat anerkennt in seiner Stellungnahme, dass die WEURO25 eine grosse Chance für die Entwicklung und Förderung des Frauenfussballs ist und unterstützt die Strategie eines ressourcenschonenden und nachhaltigen Grossanlasses. Aus finanzpolitischen Gründen sei eine Vergünstigung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und eine Unterstützung der Landeskommunikation nicht möglich. Er empfahl die Ablehnung der Motion.

### FK-N fordert Verpflichtungskredit für öV-Ticket

Der Ständerat hat die Motion im Rahmen der Frühjahrsession angenommen. Auch die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) empfiehlt ihrem Rat bezüglich der Unterstützung eines öV-Kombiticket mit 13 zu 12 Stimmen, dem Vorstoss zu folgen. Damit soll insgesamt ein Nachtragskredit in Höhe von einer Million Franken und ein Verpflichtungskredit von fünf Millionen Franken für ein öV-Kombiticket gesprochen werden.

Der Nationalrat nimmt sich des Vorstosses in der Sommersession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.3011 Die Chance der UEFA Women's EURO 2025 nachhaltig nutzen



---

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2024

## Tonnagesteuer für Seeschiffe: neue Steuer für Reedereien in der Schweiz

**Der Bundesrat will mit der Einführung der Tonnagesteuer die Besteuerung von Seeschiffahrtsunternehmen in der Schweiz denen der EU anpassen, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Schweiz zu sichern. Nachdem der Ständerat das Anliegen in der Frühjahrsession 2024 abgelehnt hatte, debattiert in der Sommersession der Nationalrat zum zweiten Mal über die Vorlage.**

Der Bundesrat hat im Frühjahr 2022 die Botschaft zum Bundesgesetz über die Tonnagesteuer verabschiedet. Ziel der Vorlage ist es, für Hochseeschiffe die Möglichkeit einer Besteuerung nach der Ladekapazität anstelle einer Besteuerung basierend auf dem erwirtschafteten Ergebnis zu schaffen. Über 20 Länder der EU kennen diese Möglichkeit bereits. Damit soll der Standort Schweiz für Seeschiffahrtsunternehmen attraktiver gestaltet werden.

### Nationalrat dafür, Ständerat dagegen

Der Nationalrat hat als Erstrat im Rahmen der Wintersession 2022 der Einführung einer Tonnagesteuer unter Berücksichtigung einiger Ergänzungen mit 99 zu 85 Stimmen bei drei Enthaltungen zugestimmt. Im Unterschied zum Nationalrat lehnte der Ständerat die Pauschalbesteuerung von Reedereien in der Schweiz in der Frühjahrsession 2024 mit 29 zu 15 Stimmen ab. Für die Ratsmehrheit überwog die Sorge um die Bundesfinanzen.

### WAK-N empfiehlt Ablehnung der Vorlage

Angesichts des deutlichen Entscheids des Ständerats, der nach wie vor unklaren finanziellen Auswirkungen und der kritischen Beurteilung der Verfassungsmässigkeit einer Tonnagesteuer, kommt auch die Kommissionen für Wirtschaft und Abgaben (WAK-N) zum Schluss, auf die Einführung dieser Pauschalbesteuerung zu verzichten. Mit 15 zu 9 Stimmen empfiehlt sie dem Nationalrat, sich dem Ständerat anzuschliessen und nicht auf das Geschäft einzutreten. Eine Minderheit beantragt, am früheren Entscheid, auf die Vorlage einzutreten, festzuhalten.

Der Nationalrat nimmt sich der Vorlage in der Sommersession an. Schliesst er sich dem Nichteintretensentscheid der kleinen Kammer an, ist die Vorlage vom Tisch.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

22.035 Tonnagesteuer auf Seeschiffen. Bundesgesetz

