

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 2024 Herbstsession der eidgenössischen Räte, 9. – 27. September

Bern, 03 | 09 | 2024

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Die Bundesfinanzen werden in den nächsten Monaten einen wesentlichen Einfluss auf verkehrspolitische Geschäfte nehmen. Bei der LITRA werden wir uns also vermehrt damit beschäftigen müssen, die Finanzierung des öV sicherzustellen. Für den Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur besteht seit dem Jahr 2016 dank dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) Planungssicherheit. Dasselbe gilt dank dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) auch für die Strasse. Wir tun gut daran, beide Systeme mit ihren entsprechenden Finanzierungsgefässen langfristig zu sichern und nicht durch kurzfristige Sparmassnahmen zu schwächen. Dies nicht zuletzt, weil der Substanzerhalt der Infrastrukturen in den nächsten Jahren zusätzliche Mittel benötigen wird. Neben dem zu priorisierenden Unterhalt der Infrastrukturen wird es zudem gezielte Ausbauten brauchen.

Zu den nicht gebundenen Ausgaben des Bundes gehört die Finanzierung der bestellten öV-Angebote im Regionalverkehr (RPV). Auf Grund von Kostensteigerungen sowie kaum vorhandenen weiteren Effizienzmassnahmen, erstaunt es kaum, dass die Vorstellungen des Bundesrats und der Branche in der Vernehmlassung für den RPV-Verpflichtungskredit auseinandergehen. Dank hohen Umsätzen können die ursprünglich geforderten RPV-Mittel zwar etwas gekürzt werden. Doch kommen mit der bereits beschlossenen Ausweitung des Angebots und der Elektrifizierung der Busflotten zusätzliche Kosten auf die Unternehmen zu, die nicht einfach kompensiert werden können. Nicht zuletzt, um eine Ausdünnung des öV-Angebots zu verhindern, wird sich die LITRA deshalb für eine massvolle Erhöhung des RPV-Kredits einsetzen.

Auf gutem Weg ist die Revision des Gütertransportgesetzes und damit unter anderem die Unterstützung für die notwendige Transformation des Einzelwagenladungsverkehrs. Eine Mehrheit in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats unterstützt die Vorlage des Bundesrats für technische Modernisierungen im Gütertransport. Die LITRA wird sich weiterhin aktiv für dieses Geschäft einsetzen, welches zu einem grossen Teil aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden soll. In unserer Vorschau gehen wir zudem auf die vom Parlament vorgesehenen weiteren Massnahmen im internationalen Gütertransport ein.

Der Schweizer öV ist für unsere Wirtschaft und Gesellschaft zu einem wesentlichen Standortfaktor geworden, gerade dank dem langfristigen Planungshorizont. Dieser darf nun durch kurzfristige Sparmassnahmen nicht geschwächt werden. Indem die Branche noch mehr Personen in den öV bringt und damit effizienter wird, soll sie ebenfalls ihren Teil dazu beitragen. Dafür wird sich die LITRA auch in Zukunft mit Nachdruck einsetzen.

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

- Mehr Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur
- SBBG: Langfristige Finanzierung der SBB sicherstellen
- Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene
- 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
- SebG: Stand der Umsetzung des Seilbahngesetzes prüfen

Mehr Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur

Der Bundesrat will für die Jahre 2025–2028 einen Zahlungsrahmen von 16,4 Milliarden Franken für den Betrieb und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, der Bahnanlagen und der Bahnhöfe bereitstellen. Zudem beantragt der Bundesrat für den gleichen Zeitraum einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen. Der Nationalrat nimmt sich der Vorlage in der Herbstsession als Erstrat an.

Im Rahmen seiner [Botschaft zur Bahninfrastruktur hält der Bundesrat](#) fest, dass die Schweizer Bahninfrastruktur trotz hoher Verkehrsbelastung in einem ausreichenden bis guten Zustand sei. Durch entsprechende Investitionen in den Substanzerhalt soll die Qualität des Schweizer Eisenbahnsystems auch in Zukunft sichergestellt werden.

Bundesrat will die Bahninfrastruktur weiter stärken

Der beantragte Zahlungsrahmen von 16,4 Milliarden Franken liegt um rund zwei Milliarden über jenem für die laufende Periode und um 1,3 Milliarden über dem Zahlungsrahmen, den der Bundesrat in der Vernehmlassung vorgeschlagen hatte. Mit der Erhöhung soll in erster Linie die Teuerung ausgeglichen werden. Gleichzeitig stehen den Bahnen aber auch mehr Mittel zur Verfügung, um beispielsweise baureife Projekte für den barrierefreien Zugang von Menschen mit Beeinträchtigung umzusetzen.

Zusammen mit dem Zahlungsrahmen legt der Bundesrat auch die Ziele für Betrieb, Erhaltung und technische Entwicklung der Bahninfrastruktur fest. Er erwartet von den Bahnen, dass sie auf dem Schienennetz die Sicherheit gewährleisten und die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur sicherstellen. Weiter beauftragt er sie, eine optimale Nutzung der Kapazitäten zu gewährleisten, für einen langfristigen Werterhalt zu sorgen und eine hohe Produktivität sicherzustellen.

Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene soll weiter gefördert werden

Mit der gleichen Vorlage beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028, beispielsweise für Terminals oder Anschlussgleise. Damit will er die bisherige Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen fortführen.

Zudem soll der bestehende Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen um ein Jahr ver-

längert werden. Damit gehen grössere Projekte, die bei der Festlegung dieses Rahmenkredits eingeplant waren, sich aber verzögert haben, noch zulasten des bestehenden Kredits.

KVF-N und FK-N unterstützen die Vorlage des Bundesrates

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) beantragt ihrem Rat Zustimmung zur Vorlage. Die Kommissionsmehrheit unterstützt dabei den Zahlungsrahmen von 16'442 Millionen Franken. Eine Kommissionsminderheit (9 zu 12 Stimmen bei 3 Enthaltungen) beantragte eine Erhöhung des Zahlungsrahmens um 500 Millionen Franken für weitere Projekte, die unterstützungsreif sind. Mit 17 zu 8 Stimmen lehnte eine Kommissionsmehrheit zudem eine vorgeschlagene Kürzung des Zahlungsrahmens um 2'643 Millionen Franken ab. Schliesslich beantragt die Kommission mit 16 zu 9 Stimmen, den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen statt wie vom Bundesrat vorgeschlagen um ein Jahr, für zwei Jahre und somit bis Ende 2026 zu verlängern.

Auch die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) unterstützt die Vorlage. Den Antrag, welcher eine Erhöhung des Zahlungsrahmens um 500 Millionen zur Stärkung des Substanzerhaltes verlangt hatte, lehnte die Kommission mit 17 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen ab. Weiter stimmt die FK-N mit 17 zu 8 Stimmen dem Verpflichtungskredit von 185 Millionen für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen zu. Eine Minderheit beantragt Nichteintreten auf die Vorlage, da sie den Bedarf des Verpflichtungskredits als nicht ausreichend nachgewiesen erachtet und die Investition für verfrüht hält.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.045 Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028](#)



SBBG: Langfristige Finanzierung der SBB sicherstellen

Mit einer Anpassung des Bundesgesetzes über die schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) will der Bundesrat die finanzielle Situation und die Investitionsfähigkeit der SBB stärken. Nach je einer Beratung im Nationalrat (Wintersession 2023) und im Ständerat (Sommeression 2024) verbleiben Differenzen bei zwei Artikeln. Der Nationalrat nimmt sich in der Herbstsession zum zweiten Mal der Vorlage an.

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 $6,5 \times$ EBITDA.

Bundesrat will die SBB langfristig stärken

Das Unternehmen selbst hat bereits Kosten- und Effizienzmassnahmen 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.

- So schlägt der Bundesrat zur Umsetzung der vom Parlament überwiesenen Motion (22.3008) 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.
- Die SBB dürfen sich nur beim Bund verschulden. Dieser gewährt ihnen rückzahlbare Tresoreriedarlehen 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.
- 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 Bundesrat 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.

KVF-N will keine Haushaltsdarlehen

Nach je einer Beratung im National- und Ständerat konnten die Differenzen bei der LSVA-Diskussion bezüglich Reserveniveau bereinigt werden. Der Ständerat ist in der Sommeression dem Antrag des Nationalrates gefolgt, dieses Reserveniveau auf 300 Millionen Franken zu veranschlagen. Weiterhin uneins sind sich die beiden Räte bei der Frage der Darlehensgestaltung.

- Der Ständerat möchte die Finanzierungsinstrumente des Bundes zugunsten der SBB dahingehend ändern, dass die Vergabe von Tresoreriedarlehen des Bundes zugunsten der SBB nur bis zu einer definierten Obergrenze möglich ist. Darüberhinausgehende Darlehen wären der Schuldenbremse zu unterstellen. Damit folgt der Ständerat dem Antrag des Bundesrates. Die Mehrheit der KVF-N ist jedoch weiterhin der Ansicht, dass die durch den Systemwechsel der Finanzierungsinstrumente resultierende Konkurrenzsituation mit anderen Bundesausgaben im Hinblick auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht wünschenswert ist und beantragt mit 12 zu 11 Stimmen ihrem Rat, an ihrem ursprünglichen Beschluss festzuhalten.
- Weiter bestand eine Differenz zur Ausschüttung des einmaligen Kapitalzuschusses. Auch hier beantragt die Kommissionsmehrheit mit 13 zu 12 Stimmen ihrem Rat, am ursprünglichen Beschluss festzuhalten, der einen einmaligen Kapitalzuschuss von 1,15 Milliarden Franken zugunsten der SBB vorsieht. Die Kommissionsmehrheit möchte damit die finanzielle Situation der SBB nachhaltig stärken.

Allfällige Differenzen wollten die beiden Räte noch in der Herbstsession bereinigen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene

Der Bundesrat will den Schienengüterverkehr und die Güterschifffahrt stärken. Dafür will er unter anderem während einer Übergangszeit den Einzelwagenladungsverkehr finanziell unterstützen und Anreize setzen, dass das gesamte Güterverkehrssystem leistungsfähiger wird. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ist auf die Vorlage eingetreten, verlangt aber einzelne Anpassungen. Der Ständerat nimmt sich der Vorlage in der Herbstsession als Erstrat an.

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 den Wettbewerb im Gütertransport stärken

Die Mehrheit der 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 Kommission beantragt jedoch verschiedene Anpassungen am Entwurf des Bundesrates.

- Stärkung des Wettbewerbs: Mit 10 zu 3 Stimmen beantragt die Kommissionsmehrheit im Gesetz festzuhalten, dass der Wettbewerb im Gütertransport gestärkt werden soll.
- Vorkehrungen zu Marktverzerrungen: Die Kommission beantragt einstimmig, dass explizit Vorkehrungen zu Marktverzerrungen und Vorgaben zur Verrechnung

unternehmensinterner Leistungen in der Vorlage festgehalten werden.

- Weitergabe der Beiträge: Die Kommission beantragt einstimmig, dass sichergestellt wird, dass die an die Anlagebetreiberinnen geleisteten pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge an die Absender und Empfänger weitergegeben werden.
- Mehrjähriges Bestellverfahren: Die Kommission beantragt einstimmig, dass im Hinblick auf die Kontinuität des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene ein mehrjähriges Bestellverfahren angewendet werden kann, sofern dies von den Kantonen entsprechend gewünscht wird.
- Klärung Zuständigkeit RailCom: Mit 8 zu 5 Stimmen beantragt die Kommissionsmehrheit, dass im Gesetz eine klare Regelung definiert wird, welche die Zuständigkeit der RailCom zur Überprüfung und Durchsetzung des diskriminierungsfreien Angebots im Einzelwagenladungsverkehr festhält.
- Leitlinien Gütertransport: Mit 10 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die Kommissionsmehrheit, den Inhalt der Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene zu konkretisieren.
- Kompetenzen beim Parlament: Mit 12 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung, beantragt die Kommissionsmehrheit, dass die Kompetenzen für eine etwaige Verlängerung der Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) durch das Parlament und nicht den Bundesrat entschieden werden sollten. Damit möchte die Kommission sicherstellen, dass die Finanzkompetenz und der Entscheid über eine etwaige Verlängerung der Unterstützung auf derselben Stufe liegen.

In den Gesamtabstimmungen hat die KVF-S die Vorlage mit 11 zu 2 Stimmen angenommen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.017 Gütertransportgesetz \(Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen\). Totalrevision](#)



Ausbau linksrheinischer NEAT-Zubringer für eine stabile Verkehrsverlagerung

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangte mit einer Motion vom Bundesrat Massnahmen zum Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers, um eine Stagnation der Verkehrsverlagerung zu verhindern. Der Nationalrat stimmte dem Anliegen in der Sommersession zu. Nachdem die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) das Anliegen ebenfalls unterstützt hat, debattiert der Ständerat in der Herbstsession darüber.

Die vielen Baustellen in Deutschland zur Erhaltung und zum Ausbau der rechtsrheinischen Bahnachse (Korridor Rhine-Alpine) werden noch Jahre dauern. Um eine Stagnation oder gar eine Regression der Verlagerungspolitik zu verhindern, verlangte eine Mehrheit der KVF-N mit 16 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung vom Bundesrat Massnahmen, um den linksrheinischen NEAT-Zubringer in den kommenden Jahren auszubauen und so eine zukunftsträchtige Alternative für den Schienengüterverkehr zu schaffen.

Ausbau NEAT-Zubringer Metz–Strasbourg–Basel

Die Kommission will den Bundesrat 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.

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 Rheinstrecke hinzuwirken. Dies sollte durch die Erneuerung und Elektrifizierung der 71 Kilometer langen linksrheinischen Linie Wörth–Strasbourg erreicht werden.

Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Sommersession gefolgt ist, empfiehlt die KVF-S mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung ihrem Rat ebenfalls auf die Vorlage einzutreten.

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 (KVF-N) verlangte mit einer Motion vom Bundesrat die Schaffung von Puffergleisen für den Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse, um den kombinierten Verkehr rasch zu stabilisieren. Der Nationalrat stimmte dem Anliegen in der Sommersession zu. Nachdem die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) das Anliegen ebenfalls unterstützt hat, debattiert der Ständerat in der Herbstsession darüber.

Aufgrund der instabilen Verkehrslage, insbesondere in Deutschland, kommt es laut der 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, verlangte 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.

Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Sommersession gefolgt ist, empfiehlt die KVF-S mit 11 zu 2 Stimmen ihrem Rat ebenfalls auf die Vorlage einzutreten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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



Zusätzliche Unterstützung für den Gütertransport über Mitteldistanzen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangte mit einer Motion vom Bundesrat auf eine Fördermittelverlagerung beim kombinierten Verkehr zu verzichten und zusätzlich 15 Millionen Franken für mittellange Distanzen bereitzustellen. Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Sommer-session gefolgt ist, debattiert in der Herbstsession der Ständerat über die Vorlage. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) empfiehlt ihrem Rat die Ablehnung der Vorlage.

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.

Rückverlagerung im kombinierten Verkehr verhindern

Der Bundesrat schlägt vor, einen Teil der Fördermittel von den langen auf die mittellangen Distanzen umzuwidmen. Aus Sicht der KVF-N ist eine solche Mittelverlagerung gefährlich. Die Kommissionsmehrheit hat daher mit 17 zu 6 Stimmen beschlossen, den Bundesrataufzufordern, auf eine solche Umlagerung von Fördermitteln zu verzichten. Damit die mittleren Transportdistanzen stärker verlagert werden können, seien zusätzliche Fördermittel von 15 Millionen Franken bereitzustellen. Gerade der Verkehr, der sich über lange Distanzen zieht und durch das deutsche Netz fährt, leide unter den Qualitätsdefiziten des kombinierten Verkehrs (KV). 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.

KVF-S lehnt zusätzliche Fördergelder ab

Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Sommer-session gefolgt ist, empfiehlt die KVF-S mit 7 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen ihrem Rat und Verweis auf die effiziente Nutzung der bestehenden finanziellen Mittel die Ablehnung der Vorlage.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3391](#) Für eine stärkere Verlagerung auf mittlere Transportdistanzen



SebG: Stand der Umsetzung des Seilbahngesetzes prüfen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) verlangt mit einem Postulat vom Bundesrat, dass dieser eine Gesamtbeurteilung der Umsetzung des Seilbahngesetzes von 2006 vornimmt. Dabei soll insbesondere die Umsetzung der Pflicht der Eigentümer von Seilbahnanlagen, definitiv stillgelegte Anlagen zurückzubauen, auf föderaler und kantonaler Ebene geprüft und mögliche Massnahmen diskutiert werden. Der Nationalrat wird das Postulat in der Herbstsession behandeln.

Im Rahmen der Vorprüfung der parlamentarischen [Initiative 23.440](#), welche die Schaffung eines Fonds für den Rückbau stillgelegter Seilbahnanlagen fordert, kam die KVF-N zum Schluss, dass eine Gesamtbeurteilung des [Seilbahngesetzes \(SebG\)](#) erfolgen muss. Deshalb hat sie mit 15 zu 9 Stimmen ein Kommissionspostulat verabschiedet.

Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantone

Der Bundesrat wird aufgefordert, auf föderaler und kantonaler Ebene die Massnahmen zu prüfen, die im Rahmen des vor bald zwanzig Jahren in Kraft getretenen [Seilbahngesetzes \(SR 743.1\)](#) beschlossen wurden. Dabei soll insbesondere analysiert werden, ob die Gesetzgebung den Herausforderungen entspricht, die sich heute im Zusammenhang mit diesen Anlagen stellen. Weiter soll geprüft werden, inwieweit die Eigentümer von Seilbahnanlagen ihrer Pflicht nachkommen.

Bundesrat sieht keine Notwendigkeit

Der Bundesrat empfiehlt die Ablehnung des Postulats. In seiner Stellungnahme hält er fest, dass sich das Seilbahngesetz von 2006 insgesamt bewährt und dessen Anwendung sich gut etabliert hat. In Artikel 19 des Seilbahngesetzes sei bereits eine Rückbaupflicht für den Eigentümer der Seilbahnanlage eingeführt worden, wenn deren Betrieb definitiv eingestellt werde. Von den gut 660 Seilbahnen mit Bundeskonzession sind aktuell 12 Anlagen ausser Betrieb, teilweise nur temporär. Wie viele der kantonal bewilligten Anlagen nicht mehr betrieben werden, ist dem Bundesrat nicht bekannt. Der gesetzlich vorgesehene Rückbau dieser definitiv eingestellten Seilbahnanlagen liegt in der Kompetenz der dafür zuständigen Behörden der Kantone.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.3468](#) Stand der Umsetzung des Seilbahngesetzes

