

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2|19 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 3. bis 21. Juni 2019



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Die kommende Sommersession wird ganz im Zeichen des Verkehrs stehen. Während der Ständerat in der Frühjahrsession über die nächsten Investitionen in die

Bahninfrastruktur debattiert hat, tat der Nationalrat dies zu den nötig werdenden Investitionen in die Strasseninfrastruktur. In der Sommersession kommen die Vorlagen jeweils in den Zweitrat. Allfällige Differenzen zwischen den Räten sollen spätestens in der Herbstsession bereinigt und somit vor Ende dieser Legislatur beschlossen werden. Worum geht es genau?

Alle vier Jahre entscheidet das Parlament über die Investitionen in die Strasseninfrastruktur. Rund 13 Milliarden Franken sollen investiert werden, über 8 Milliarden alleine für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes. Der Nationalrat wurde in der Frühjahrsession übermütig und hat das Paket überladen. Der Ständerat wird die nötigen Korrekturen vornehmen.

Ebenfalls alle vier Jahre entscheidet das Parlament über die Beiträge für die Agglomerationsprogramme. Bei diesen werden jene Ausbauten realisiert, welche die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für den Velo- und Fussverkehr. Diese setzen auf eine verkehrsträgerneutrale Sicht, berücksichtigen, dass die Mobilität ein Gesamtsystem ist und die finanziellen Mittel – rund 1.5 Milliarden Franken stehen zur Diskussion - wirksam und effizient eingesetzt werden.

Und dann kommen noch die Investitionen in die Bahninfrastruktur. 12,9 Milliarden Franken sollen bis zum Jahr 2035 investiert werden. Damit wird schweizweit der Halb- und wo sinnvoll der Viertelstundentakt eingeführt. Angesichts des vom Bund erwarteten Verkehrswachstums von 50% bis im Jahr 2040 sind diese Investitionen dringend notwendig. Mit einem besseren Angebot wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht. Dieser hilft nämlich bei der Bewältigung der Verkehrszunahme, aber auch bei der Reduktion der CO₂-Emissionen.

Bevölkerungs- und Wohlstandswachstum bedeuten auch Mobilitätswachstum. Die heutige Mobilität ist eine Errungenschaft, die für fast alle erschwinglich und ein Erfolgsfaktor für unsere Wirtschaft ist. Wir brauchen einen gezielten Kapazitätsausbau, aber auch ein Umdenken. Das eine tun und das andere nicht lassen. Klar ist eines: Von einer Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr profitieren alle!

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.

Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

Ausbauschritt: Bahninfrastruktur 2035

Agglomerationsprogramme 3. Generation

Ausbauschritt: Nationalstrassen 2019

Motion: Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Motion: Tarifverbunde. Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer

Bahninfrastruktur Ausbauschritt 2035

Für 12,82 Milliarden Franken will der Ständerat die Bahninfrastruktur bis 2035 ausbauen. Das hat er in der Frühjahrsession als erstbehandelnder Rat der Vorlage beschlossen. Inzwischen hat auch die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) das Geschäft behandelt. Sie hat dabei nur Feinjustierungen vorgenommen.

In der Frühjahrsession hat der Ständerat den Ausbauschritt bereits um wenige Punkte ergänzt. Projekte mit grossem volkswirtschaftlichen Nutzen sollen vorgezogen und die Planung zukünftiger Grossprojekte solle unterbruchsfrei sichergestellt werden. Dies betrifft vor allem das Herzstück Basel und den Durchgangsbahnhof Luzern. Die Projektierungsarbeiten für beide Vorhaben sollen in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen werden. Für die Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds beschloss der Ständerat einen Neubau statt einer Modernisierung der bestehenden Strecke, wie vom Bundesrat vorgeschlagen. Der Ständerat hat zudem eine Liste ausarbeiten lassen, die die dringenden Projekte für den nächsten Ausbauschritt umfasst. Darin wurde z.B. die Direktverbindung Aarau-Zürich aufgenommen. Auch auf der Liste stehen der Ausbau der Strecken Lausanne-Bern sowie Winterthur-St. Gallen.

Das Bahnangebot und die Infrastruktur zwischen Zürich und München sollen gegebenenfalls von Geldern profitieren, die für den Bahnausbau Schritt 2035 vorgesehen sind. Die KVF-S hat ein Postulat beschlossen, das die Frage zum Gegenstand hat, wie die Infrastruktur auf dieser Strecke möglichst rasch ausgebaut werden kann. Der Bundesrat ist bereit, die Frage zu prüfen.

Die KVF-N stimmt den Anträgen des Bundesrats wie den Ergänzungen aus dem Ständerat zu. Sie bewertet die Anpassungen als sinnvoll und zukunftsgerichtet.

Zwei weitere Projekte möchte sie aber in den Ausbauschritt 2035 aufnehmen: die Bahnhöfe Winterthur Grütze Nord und Thun Nord. Beide Areale weisen anhaltend hohe Wachstumsprognosen für Bevölkerung und Arbeitsplätze aus, begründet die Kommission ihren Entscheid. Eine sinnvolle Weiterentwicklung der beiden Agglomerationen solle deshalb ermöglicht werden. Die Anträge erhöhen das Investitionsvolumen um weitere 69 Millionen Franken auf 12,89 Milliarden Franken.

Der Ausbauschritt 2035 soll in der Sommersession definitiv durch beide Räte verabschiedet werden.

Der Ausbauschritt 2035 beinhaltet rund 200 Infrastrukturmassnahmen. Neben der Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes sind Verbesserungen der Stabilität, der Zuverlässigkeit und der Pünktlichkeit für den Personen- und Güterverkehr vorgesehen. Die Finanzierung des Bahnausbau ist über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert, den Volk und Stände 2015 mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen haben.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.078](#) **Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschritt 2035**

[19.3006](#) **Postulat. Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**

Agglomerationsprogramme 3. Generation

Der Nationalrat hat die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme genehmigt und die Mittel dafür freigegeben. Er stockte den vom Bundesrat beantragten Betrag auf, um 145 Millionen Franken auf insgesamt 1,49 Milliarden Franken.

Auf Antrag der KVF-N hat der Nationalrat die Programme aus den drei Agglomerationen Aargau-Ost, Delémont, Luganese und die Umfahrung Oberburg (BE) in der Frühjahrsession zusätzlich in die dritte Generation der Agglomerationsprogramme aufgenommen. Zudem erhöhte er den Beitragssatz des Bundes bei den Programmen Grand Genève und Bulle.

Der Bundesrat hatte diese Projekte unter anderem darum nicht berücksichtigt, weil die Massnahmen früherer Agglomerationsprogramme in diesen Regionen noch nicht alle umgesetzt worden sind und damit nicht klar ist, ob diese ihre Wirkung entfalten können. Die Mehrheit im Nationalrat war jedoch mit der Berücksichtigung der Umsetzung bei der Beurteilung der Programme nicht einverstanden und forderte eine Gleichbehandlung aller Programme.

Am 5. April hat sich die Verkehrskommission des Ständerats mit diesem Verpflichtungskredit auseinandergesetzt. Auch sie will Projektverzögerungen der Vergangenheit nicht negativ werten. Sie stellt sich hinter den Entscheid des Nationalrats und beantragt, die Projektliste um die drei Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont und Luganese in den Bundesbeschluss zu ergänzen und den Beitragssatz des Bundes bei den Programmen Grand Genève und Bulle zu erhöhen. Einzig bei der Umfahrung Oberburg besteht eine Differenz: Dieses einzelne Projekt erfülle die definierten Anforderungen an die Finanzierung eindeutig nicht, argumentiert die Kommission. Eine Aufnahme in die 3. Generation der Agglomerationsprogramme würde auch gegen die Gleichbehandlung aller Projekte im Land verstossen.

Mit den Agglomerationsprogrammen soll die Verkehrssituation in den bevölkerungsreichen Orten der Schweiz verbessert werden. Der Bund evaluiert jeweils die Massnahmen, die durch die Kantone eingegeben werden und beteiligt sich, je

nach Gesamtwirkung der Projekte, mit 30 bis 50 Prozent an der Finanzierung. Nach den Entscheiden des Nationalrats sollen in der 3. Generation 35 Agglomerationsprogramme gefördert werden.

Die Vorlage wird in der Sommersession vom Ständerat behandelt und im Idealfall werden auch die letzten Differenzen bereinigt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

18.065 Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019

Ausbauschritt 2019 Nationalstrassen

Um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrecht zu erhalten, braucht es gezielte Kapazitätserweiterungen. Zu diesem Zweck hat der Bundesrat das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) entwickelt.

Laut den Verkehrsprognosen des Bundes werden bis 2040 rund 385 Kilometer, etwa 20 Prozent des schweizerischen Nationalstrassennetzes, regelmässig überlastet sein, falls keine Gegenmassnahmen getroffen werden. Auf 160 Kilometern wird es täglich während zwei bis vier Stunden Stau oder stockenden Verkehr geben. Die grossen Städte und Agglomerationen werden von den Engpässen am stärksten betroffen sein.

Der Bundesrat sieht für den Ausbauschritt 2019 und die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten 2,567 Milliarden Franken vor. Er beantragt, die drei folgenden Vorhaben diesem Ausbauschritt zuzuordnen:

1. Kapazitätserweiterung Crissier
2. Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain)
3. sowie die Umfahrung Le Locle

Der Nationalrat ergänzte in der Frühjahrsession zwei weitere Projekte, nämlich die Umfahrungen von La-Chaux-de-Fonds und Näfels. Zusätzlich nahm er aber auch die Bodensee-Thurtal-Strasse, die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn und den Muggenbergstunnel in den Bundesbeschluss auf.

Da die Prüfung der letzten drei Ausbauprojekte noch nicht abgeschlossen ist und weder die Inhalte noch die Kosten der Projekte abschliessend bekannt sind, stuft die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) die drei Projekte als noch nicht reif für die Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt ein. Aus diesem Grund beantragt die KVF-S ihrem Rat, die drei Projekte aus der Vorlage zu streichen. Der Ständerat wird als Zweitrat die Vorlage in der Sommersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.066](#) Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit

Internationaler Schienenpersonenverkehr

Der Ständerat stellt sich hinter das sogenannte Kooperationsmodell im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Er hat eine Motion der KVF-S gutgeheissen. Mit dieser fordert die kleine Kammer einen politischen Entscheid, wenn es um die Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs geht.

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Er ist bereit, eine allfällige Öffnung im internationalen Personenverkehr vorab dem Parlament vorzulegen. Zunächst will der Bundesrat eine Aussprache zur Frage der Marktöffnung führen und verschiedene Varianten diskutieren. Es geht etwa darum, wie die Anknüpfung des Schienenverkehrs ans Ausland verbessert werden kann. Gleichzeitig betont der Bundesrat die Errungenschaften im Schweizer öV-System. Namentlich der Taktfahrplan und die Tarifintegration seien zu schützen, indem für neue grenzüberschreitende Angebote zum Beispiel eine Konzessionspflicht eingeführt wird.

Bei der Behandlung dieser Kommissionsmotion unterstrichen Vertreter des Ständerats die Wichtigkeit eines politischen Entscheids zur Marktöffnung. Mit der Diskussion zum institutionellen Rahmenabkommen hat das Thema an Aktualität gewonnen. Denn das Rahmenabkommen würde – zumindest gemäss Entwurf – dazu führen, dass eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs innerhalb von zwei Jahren nach Abschluss des Abkommens zu übernehmen wäre. Der Taktfahrplan und die Tarifhoheit würden als Errungenschaften des Schweizer öV von der EU neu explizit anerkannt.

Die Motion zum internationalen Schienenpersonenverkehr ist für die Sommersession im Nationalrat traktandiert.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.4105](#) Motion Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Tarifverbunde. Freie Wahl für Benützerinnen und Benützer

Die Tarife für den öffentlichen Verkehr sollen landesweit vereinheitlicht werden und auch für die Tarifverbunde gelten. Dies wird in einer Motion gefordert. Heute müssten Benutzer von Verbundabos oft zu tief in die Tasche greifen, weil sie sich in der Tarifvielfalt nicht zurechtfinden. Dem Bundesrat geht die Forderung der Motion zu weit.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen sollen langfristig so angepasst werden, dass dem Kunden stets der beste Preis angeboten wird, egal ob er in mit einem Verbundticket unterwegs ist oder nicht. Die öV-Benützer sollen mittelfristig wenigstens die Wahl haben zwischen dem Tarif des direkten Verkehrs und jenem des jeweiligen Verbunds. Das heutige Tarifsystem führe zu absurden Situationen, begründet der Motionär seine Forderung: Manchmal sei es sogar günstiger, ein Billett für eine längere Strecke mit einem Ziel ausserhalb des Tarifverbunds zu lösen, als ein Billet für die eigentlich gewollte Strecke innerhalb des Verbunds zu kaufen.

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass das heutige Tarifsystem unübersichtlich sei. Die zwei Systeme, der direkte Verkehr und die regionalen Verkehrs- und Tarifverbunde seien historisch gewachsen und zu wenig gut koordiniert. Die Tarife im direkten Verkehr berechneten sich nach den Tarifkilometern, jene der Verbunde nach Tarifzonen. Der Bundesrat erinnert daran, dass die Tarife durch die Transportunternehmen festgelegt werden und sich der Bund nicht in die Tarifhoheit einmischt. Zudem macht er auf laufende Harmonisierungsbestrebungen der Branche aufmerksam und erachtet die Forderung der Motion deshalb als überflüssig.

Auch die LITRA lehnt diese Motion ab. Eine bundesrechtliche Regelung von Tariffragen erachten wir als unnötig. Die Diskussion um die Vorlage Organisation Bahninfrastruktur (OBI) hat gezeigt, dass eine zentrale Tarifhoheit politisch nicht durchsetzbar ist. Deshalb hat sich die Branche zusammen mit den Kantonen zu Harmonisierungsbestrebungen bekannt: Ab 1. Januar 2020 schliessen sich der Direkte Verkehr und die Tarifverbunde organisatorisch zusammen. Zudem sollen die Tarife wo möglich national harmonisiert werden. Die Tarifverbunde und die Kantone sollen aber ihre Autonomie bei der Festlegung der Tarife behalten. Es wird also

weiterhin unterschiedliche regionale Sortimente geben.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.3457](#) Motion Tarifverbunde. Freie Wahl für Benützerinnen und Benützer