

---

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 21 Herbstsession der Eidgenössischen Räte, 13. September – 1. Oktober 2021

Bern, 07 | 09 | 2021

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr hat sich in den letzten Monaten von der Corona-Pandemie zwar weiter erholt, doch der grosse Nachfragesprung nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 lässt weiter auf sich warten. Dies ist die Hauptaussage unseres zweiten [Quartalsreporting](#) 2021. So liegt die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr leider immer noch rund 40% tiefer als im Vorkrisenjahr 2019. Positiv verläuft die Situation hingegen beim Schienengüterverkehr: Dieser legte sogar zu und übertrifft das Vergleichsquartal 2019 um 6%. Langfristdaten zur Entwicklung des Personen- und Schienengüterverkehrs, auch zu jener im Regionalen Personenverkehr und im Flugverkehr, finden Sie in unseren [Verkehrszahlen](#). Die jüngste Ausgabe ist letzte Woche erschienen, neu auch mit animierten Grafiken.

Die Corona-Pandemie bewirkt entsprechend auch in diesem Jahr spürbare Ertragsausfälle. Damit der öV seine systemrelevanten Aufgaben weiterhin wahrnehmen kann, begrüsst die LITRA in [ihrer Stellungnahme](#) den Vorschlag des Bundesrats, die gesetzlichen Grundlagen, die im dringlichen Gesetz vom 25. September 2020 zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise beschlossen worden waren, auf 2021 auszudehnen. Eine Verlängerung dieser Massnahmen auf dieses Jahr ist unumgänglich.

In der Herbstsession sind der Verpflichtungskredit im Regionalen Personenverkehr und die Revision des Personenbeförderungsgesetzes von besonderer Bedeutung für den öV. Daneben drängt sich mit der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes die Frage auf, wie es in der Klimapolitik weitergeht und wie der öV im Verkehrsbereich noch mehr und besser zur emissionsfreien Mobilitätszukunft beitragen kann. Wichtig scheint mir diesbezüglich zum einen, dass die Erhöhung des Anteils im internationalen Personenverkehr, auch mit Nachtzügen, vorangetrieben wird. [Die Neuauflage der Vereinbarung von Lugano](#) mit Deutschland ist diesbezüglich ein wichtiges Zeichen. Ebenso sind die zügige Wiederaufnahme der Verbindungen ins Ausland sowie generell der Angebotsausbau mit internationalen Direktverbindungen (z.B. von Zürich nach Genua) wichtige Schritte.

Zum anderen muss der Strassen-öV im Inland klimafreundlicher werden, dies mit einer konsequenten Umstellung der Diesel-Busflotten auf Busse mit emissionsfreien Antrieben. Hier soll der Bund gemäss der [Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats](#) (KVF-N) aktiver werden, sei es im Regionalverkehr, aber vor allem auch im Ortsverkehr. Die LITRA bleibt am Thema dran.

Ich danke Ihnen für Ihre wertvolle Unterstützung der LITRA und des öV in der Schweiz. Gute Lektüre!



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit
- Personenbeförderungsgesetz. Änderung
- Veloweggesetz
- Für ein unterirdisches Transportnetz für kleinteilige Güter
- Postulat zur Zukunft des Güterverkehrs

---

## Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2021 Regionaler Personenverkehr (RPV) 2022-2025. Verpflichtungskredit

**Der Bundesrat beantragt dem Parlament für die Jahre 2022-2025 einen Verpflichtungskredit von 4.35 Milliarden Franken zur Abgeltung des RPV. Dies sind 250 Millionen Franken mehr als in der laufenden Vierjahresperiode. Die Finanzkommission und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats beantragen dem Rat übereinstimmend, den Verpflichtungskredit wie vom Bundesrat vorgeschlagen zu genehmigen.**

Rund 37% der Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs werden mit dem Regionalen Personenverkehr zurückgelegt. Dazu gehören unter anderem S-Bahnen und Busverbindungen zur Erschliessung von Ortschaften sowie Schiff- und Seilbahnverbindungen. Bund und Kanton bestellen das Angebot im Regionalen Personenverkehr als Gemeinschaftsaufgabe und gelten die ungedeckten Kosten je zur Hälfte ab.

### Leichte Erhöhung zum erstem Verpflichtungskredit

Zum zweiten Mal hat der Bundesrat für die Jahre 2022-2025 einen vierjährigen Verpflichtungskredit für die Finanzierung des RPV verabschiedet. Dieser liegt mit 4.35 Milliarden Franken um 250 Millionen Franken höher als in der laufenden Vierjahresperiode. Mit der Kreditaufstockung können unter anderem Investitionen und Angebotsausbauten finanziert werden, etwa bei den S-Bahnen Zürich, Freiburg oder Waadt. Mit dem zusätzlichen Geld können zudem neu Nachtbusangebote mitfinanziert und innovative Projekte wie etwa die Umrüstung von Dieselbusflotten unterstützt werden.

Die KVF-N beantragt dem Nationalrat, auf die Vorlage einzutreten und den leicht erhöhten Verpflichtungskredit zu genehmigen. Anträge, den Kredit zu erhöhen oder zu kürzen, wurden deutlich abgelehnt.

### Möglicher Zusatzkredit wegen Corona-Pandemie

Da die Corona-Pandemie eine grosse Unsicherheit in Bezug auf Ertragsausfälle und geplante Ausbauten verursacht, soll der Bundesrat den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des National- und Ständerates sowie den Kantonen im Jahr 2023 den

aktuellen Stand betreffend Verwendung des Verpflichtungskredites 2022–2025 darlegen. Falls der Bundesrat eine Finanzierungslücke feststellt, hat er im Jahr 2023 einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2022–2025 zu beantragen.

### Mehr Mittel für Innovationen erforderlich

Die LITRA hat sich im Rahmen [der Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit](#) geäußert. Sie begrüsst ausdrücklich die leichte Erhöhung des Verpflichtungskredits gegenüber der laufenden Periode. Diese ist nötig, um die Attraktivität des öV in allen Regionen zu steigern.

Der Verpflichtungskredit 2022-2025 zur Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs wird in der Herbstsession im Nationalrat beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[21.035 Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit](#)

---

## Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2021 Personenbeförderungsgesetz (PBG). Änderung

**Mit der Revision des PBG sollen mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr (RPV) geschaffen werden. Gemäss Bundesrat und Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) sollen die Bestimmungen für einen optimierten Prozess im regionalen Personenverkehr punktuell weiter verbessert und noch gezielter auf die Bedürfnisse der Branche abgestimmt werden. Neu eingeführt werden soll eine vergünstigte Tageskarte für Schülerinnen und Schüler.**

Der RPV ist das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Es handelt sich um eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, mit der Beteiligung von zahlreichen Transportunternehmen in allen Regionen des Landes. Optimierungen an diesem System sind entsprechen zeitaufwändig und komplex. Der Bundesrat hat am 4. Juni 2021 eine Gesetzesänderung verabschiedet, die mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im RPV bringen soll.

### Regelungen vereinfachen und Effizienz steigern

Mit der Änderung des PBG werden Regelungen vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. So soll der Service public im öffentlichen Verkehr mit mehrjährigen Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen gestärkt werden, was die Planungssicherheit und Verbindlichkeit erhöhen. Und mit der Einführung eines nationalen Benchmarkings soll die Transparenz sowie die Effizienz erhöht werden. Eine neue digitale Bestellplattform soll schliesslich das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren.

### Förderung von Innovationen

Über das angepasste Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr sollen Pilotprojekte und Prototypen vom Bund künftig direkt unterstützt werden. Es sind auch Innovationspartnerschaften mit Universitäten oder Privatfirmen möglich.

### Klarere Vorgaben für den subventionierten Bereich

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, die Bestimmungen bei den Subventio-

nen zu verdeutlichen. Verschiedene der dazu beschlossenen Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Für andere brauchte es ergänzend eine gesetzliche Verankerung. So wird für Transportunternehmen, die Subventionen erhalten, ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben.

### Keine Anwendung des Kartellrechts auf den Vertrieb

Die KVF-N hat die vorgeschlagene Revision im August beraten. Ergänzt und präzisiert hat sie Bestimmungen für die Ausschreibungen und Angebotsplanungen. Bei der neuen gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur beantragt die Kommission, dass das Kartellgesetz auf den Vertrieb und den Wiederverkauf keine Anwendung finden soll. Schliesslich sollen neu auch die Kosten für das historische Rollmaterial in der Planrechnung des Verpflichtungskredits berücksichtigt werden können.

### Vergünstigte Tageskarten für Schulklassen

Neu in die Gesetzesänderung aufgenommen hat die KVF-N eine Bestimmung, welche die Transportunternehmen zur Schaffung von vergünstigten Tageskarten für Schülerinnen und Schüler verpflichtet. Die Mehrkosten von rund 20 Millionen Franken sollen nicht allein vom Bund, sondern gemäss den bestehenden Kostenteilern je nach Verkehrsart abgegolten werden. Die KVF-N setzt damit vier parlamentarische Initiativen um, welchen beide Verkehrskommissionen Folge gegeben hatten.

Die LITRA begrüsst die bundesrätliche Vorlage mit sanften Anpassungen des Nationalrates. Die Gesetzesrevision wird in der Herbstsession im Nationalrat behandelt.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung 19.504/\(05/06/07\) Vergünstigte Tageskarten für Schulklassen](#)

---

## Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2021 Veloweggesetz

**Die Stimmbevölkerung hat im September 2018 deutlich Ja gesagt zum Bundesbeschluss über Velowege. Im Rahmen des Veloweggesetzes soll der Bund die Kantone bei der Planung von Velowegen unterstützen. Die Kantone werden insbesondere zur Planung und Verwirklichung von Velowegnetzen verpflichtet. Die vorberatende Ständeratskommission beantragt einige Änderungen am Gesetz, um den Kantonen einen grösseren Handlungsspielraum zu belassen.**

Mit dem neuen Veloweggesetz erhalten die Kantone eine Planungspflicht für Velowegnetze und übergeordnete Planungsgrundsätze zur Sicherung deren Qualität. Neue Velowegnetze sollen zusammenhängend, direkt, sicher, homogen und attraktiv sein.

Das Veloweggesetz sieht zudem vor, dass Velowege ersetzt werden müssen, wenn einzelne Qualitätsziele nicht eingehalten werden können. Dem Bund obliegt neu die Pflicht, die Öffentlichkeit über die Bedeutung und über grundlegende Aspekte der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen zu informieren. Unter anderem soll der Bund Geobasisdaten über die Qualität und Benutzbarkeit von Veloinfrastrukturen herausgeben. Der Entwurf des Veloweggesetzes orientiert sich am Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG).

### Mehr Handlungsspielraum für die Kantone

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat das neue Veloweggesetz am 17. August 2021 vorberaten. Sie unterstützt die im Gesetz festgeschriebenen Grundsätze zur Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen. Nur so könne die Koordination zwischen für ein zusammenhängendes Velowegnetz gewährleistet werden. Bei den Planungsgrundsätzen nahm die Kommission Präzisierungen vor, um den Kantonen einen grösseren Handlungsspielraum zu belassen. Ausserdem sollen Velowege nur ersetzt werden, wenn dafür ein öffentliches Interesse besteht.

Umstritten war in der KVF-S insbesondere die Zusammenarbeit des Bundes mit privaten Fachorganisationen. Eine Mehrheit der Kommission beantragt, das Beschwerderecht der Fachorganisationen aus dem

Gesetz zu streichen, da diese Kompetenz für eine private Organisation zu weit gehe. Für bestimmte Aufgaben soll der Bund aber Fachorganisationen beziehen können und sie dafür finanziell entschädigen. Das Know-how der Fachorganisationen wird als geeignetes Instrument zur Umsetzung des Verfassungsauftrags gesehen.

Die LITRA begrüsst die Schaffung eines Veloweggesetzes. Der Ständerat wird das Gesetz in der Herbstsession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

### [21.046 Veloweggesetz](#)

## Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2021 Unterirdischer Gütertransport

**Das Bundesgesetz, das den unterirdischen Gütertransport durch die Schweiz ermöglichen soll, ist auf gutem Weg. In der Sommersession hat der Ständerat das Gesetz mit wenigen Änderungen genehmigt. Nun hat auch die vorberatende Kommission des Nationalrats grünes Licht gegeben.**

In der Ständeratsdebatte war Begeisterung spürbar: Mehrere Redner bezeichneten Cargo sous terrain als innovatives und visionäres Projekt. Einzelne Stimmen warnten aber vor überzogenen Erwartungen zur Realisierbarkeit. An den Grundsätzen, die das neue Bundesgesetz zur Ermöglichung von Cargo sous terrain vorsieht, hat der Ständerat nichts geändert. Der Bund soll sich nicht finanziell an den Projektkosten beteiligen und vor allem den diskriminierungsfreien Zugang zum unterirdischen Gütertransport sicherstellen.

In der Detailberatung wich der Ständerat - wie bereits seine vorberatende Kommission - in einigen Punkten vom Vorschlag des Bundesrats ab. So soll das Bundesamt für Verkehr (BAV) von den Beteiligungsgesellschaften für den Rückbau der Transportinfrastruktur angemessene Sicherheiten verlangen. Dieser Ansicht ist auch die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF-N).

Zudem beantragt die KVF-N, die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe in Enteignungsverfahren, die den unterirdischen Gütertransport betreffen, zu stärken. Eine Differenz zwischen dem

---

Ständerat und der KVF-N besteht bezüglich der Rolle der RailCom. Der Ständerat hat in seiner Sommersession entschieden, dass die Schiedskommission RailCom keine Entscheidungsgewalt erhalten soll, wenn über diskriminierungsfreie Preise zur Nutzung der Infrastruktur gestritten wird. Das sieht die KVF-N anders: Die Entscheidungsgewalt der RailCom soll beibehalten werden – sie hat sich somit in der Detailberatung des Geschäfts mehrheitlich gegen diesen Beschluss des Ständerats gestellt.

Das Bewilligungsverfahren für die Realisierung des Projekts Cargo sous terrain lehnt sich an das Eisenbahngesetz (EBG) an. Die geplante unterirdische Gütertransportanlage wird als eigenständiger Bereich in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Die Betreiber unterstehen dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung und müssen ihre Transportpflicht wahrnehmen und den Zugang zu gleichen Bedingungen ermöglichen. In der Herbstsession berät der Nationalrat das Bundesgesetz.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[20.081 Unterirdischer Gütertransport. Bundesgesetz](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2021

## Postulat. Zukunft des Güterverkehrs

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt dem Ständerat vom Bundesrat einen Bericht zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehrspolitik zu fordern. Dieser soll bis spätestens Ende des 1. Quartals 2022 vorliegen.**

Die KVF-S hat ein entsprechendes Postulat am 10. Mai 2021 eingereicht. Sie fordert den Bundesrat auf, in seinem Bericht eine Auslegeordnung zu den Perspektiven des Schienengüterverkehrs zu machen: Welche Güter und Verkehrsbeziehungen können im Binnenverkehr, im Import und Export sinnvollerweise mit der Bahn transportiert werden? Welchen Beitrag leistet der Schienengüterverkehr zur Landesversorgung, zur Verkehrsverlagerung, zu einer nachhaltigen Ausrichtung von Lieferketten? Auch zur strategischen Neuausrichtung der SBB Cargo mit Fokus auf ein marktorientiertes und eigenwirtschaftliches Handeln stellt die Kommission in ihrem Postulat Fragen: Welche Wirkungen hat ein solches Angebot auf Verlagerungseffekte, auf Infrastrukturen, die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft?

Zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in und durch die Schweiz und aus der Schweiz sollen Szenarien entwickelt werden. Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich, bspw. bei den Trassenpreisen, damit der Schienengüterverkehr möglichst flächen- und kostendeckend betrieben werden kann? Wo besteht Anpassungsbedarf in der Gesetzgebung? Diese Fragen soll der Bundesrat im Postulatsbericht beantworten. Der Ständerat wird dieses Postulat in der Herbstsession behandeln.

Der nächste Verlagerungsbericht zum alpenquerenden Güterverkehr erscheint voraussichtlich im November 2021.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[21.3597 Postulat. Zukunft des Güterverkehrs](#)