
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 22 Frühjahrssession der Eidgenössischen Räte, 28. Februar – 18. März 2022

Bern, 21 | 02 | 2022

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der [Verlagerungsbericht](#) 2021 hat es eindrücklich gezeigt: Die alpenquerende Verlagerungspolitik der Schweiz der letzten Jahrzehnte ist eine grosse Erfolgsgeschichte! Der Schienengüterverkehr konnte seinen Anteil bei den alpenquerenden Transporten in den letzten Jahren auf 75% steigern. Eine eindrückliche Leistung, die insbesondere dank den Infrastrukturausbauten der NEAT, die heute allesamt in Betrieb sind, und dank der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) möglich wurde.

Aktuell liegen die Herausforderungen in der Verlagerungspolitik teils im Inland, aber vor allem auf dem Gesamtkorridor und bei den Zulaufstrecken zur Schweiz. Deshalb sollen kurz- und mittelfristig die Förderung von Neuverkehren im kombinierten Verkehr intensiviert, der Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers vorangetrieben und der Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern forciert werden. Der Nationalrat wird drei Vorstösse dazu in der Frühjahrssession behandeln. Eine letzte Verlängerung der finanziellen Unterstützung der Rollenden Landstrasse (Rola) bis 2028 wird neben den drei erwähnten Vorstössen von der LITRA ebenfalls unterstützt.

Die erfreulichen Entwicklungen im Schienengüterverkehr zeigen sich ebenfalls in unserem [Quartalsreporting \(4|21\)](#). Die im letzten Quartal beförderten Gütermengen übertreffen das Vorkrisen-Niveau erneut. Der Schienenpersonenverkehr ist hingegen weiterhin unter Druck. Gegenüber dem Vergleichsquartal 2019 beträgt der Rückgang im letzten Quartal 2021 noch immer 23,1 Prozent. Mit der Aufhebung der Home-Office-Pflicht und den weiteren Lockerungen wird sich unser Alltag nun aber endlich wieder normalisieren, was sicher positiv auf die öV-Nachfrage auswirken wird. Die öV-Branche unternimmt viel, um Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen. Sie unterstützt dies auch [mit flexibleren Angeboten](#). So testen aktuell mehrere Tarifverbände neue Preis- und Abonnementsformen, die den geänderten Gewohnheiten der Pendlerinnen und Pendler Rechnung tragen.

Die LITRA wird sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass mit den passenden politischen Rahmenbedingungen auch die zukünftigen Generationen von hervorragenden Mobilitätsangeboten profitieren können. Dafür sind wir auf die Zusammenarbeit mit Ihnen, geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser, angewiesen. Wir danken Ihnen in diesem Sinne für Ihre Unterstützung und wünschen Ihnen eine gute Lektüre!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Änderung Personenbeförderungsgesetz
- Für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik
- Differenzbereinigung beim Veloweggesetz
- Änderung Strassenverkehrsgesetz
- Ermöglichen des CO2-neutralen Fliegens

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2022 Personenbeförderungsgesetz (PBG). Änderung

Die Revision des Personenbeförderungsgesetzes zielt darauf ab, mehr Klarheit, Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr (RPV) zu schaffen. Demgemäss will der Nationalrat, dass der Vertrieb im öV vom Kartellrecht befreit wird. Weiter sollen die Kosten für das historische Rollmaterial im RPV-Kredit berücksichtigt werden können, und eine vergünstigte Tageskarte für Schülerinnen und Schüler eingeführt werden. Der Nationalrat hat die Revision mit diesen wenigen Änderungen in der Winter-session beschlossen. Die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) hat sich Mitte Februar den Entscheiden des Nationalrats grösstenteils angeschlossen.

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. Die grosse Bedeutung des regionalen Personenverkehrs wurde auch in der Nationalratsdebatte hervorgehoben.

Regelungen vereinfachen und Effizienz steigern

Mit der Änderung des PBG werden Regelungen und das Bestellverfahren vereinfacht. So soll der Service public im öffentlichen Verkehr mit mehrjährigen Zielvereinbarungen zwischen Bestellern und Transportunternehmen gestärkt und die Planungssicherheit so erhöht werden. Mit der Einführung eines nationalen Benchmarkings sollen die Transparenz sowie die Effizienz erhöht werden. Eine neue digitale Bestellplattform soll schliesslich das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren. Ausserdem wurden die Kriterien für den Vergabeentscheid über Offerten angepasst. Die KVF-S beantragt hierzu noch geringfügige Änderungen gegenüber dem Entscheid des Nationalrats.

Klarere Vorgaben für den subventionierten Bereich

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, die Bestimmungen bei den Subventionen weiter zu präzisieren. Verschiedene der dazu beschlossenen Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Für andere brauchte es ergänzend eine ge-

setzliche Verankerung. So wird für Transportunternehmen, die Subventionen erhalten, ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben. Im Gesetz wird für subventionierte Unternehmen im Regionalverkehr explizit ein Gewinnverbot festgeschrieben. Zudem wird präzisiert, wie geplante Überschüsse verwendet werden müssen. Die KVF-S beantragt hierzu ein Drittelsmodell: Ein Drittel wird der Spezialreserve zugewiesen, ein Drittel kann an die Abgeltung des Folgejahrs angerechnet werden und der letzte Drittel steht dem Unternehmen zur freien Verfügung.

Förderung von Innovationen

Über das angepasste Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr sollen Pilotprojekte und Prototypen vom Bund künftig direkt unterstützt werden können, wenn sie dem ganzen öffentlichen Verkehr dienen. Es sind auch Innovationspartnerschaften mit Universitäten oder Privatfirmen möglich.

Keine Anwendung des Kartellrechts auf den Vertrieb

Bezüglich der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur im öV entschied der Nationalrat, dass das Kartellgesetz auf den Vertrieb und den Wiederverkauf keine Anwendung finden soll. Im Kartellgesetz steht der Schutz des Wettbewerbs im Vordergrund. Es ist hingegen nicht auf die Bedürfnisse des stark regulierten, integrierten und Service public getriebenen öV ausgerichtet. Zudem sprach sich der Nationalrat dafür aus, dass neu auch die Kosten für das historische Rollmaterial in der Planrechnung des Verpflichtungskredits berücksichtigt werden können. Die KVF-S hat sich ebenfalls für die Nichtanwendung des Kartellrechts ausgesprochen, knapp mit 7 zu 6 Stimmen. Diese Nichtanwendung soll sich allerdings auf den Verkauf, Vertrieb und die Vermittlung von öV-Fahrausweisen beschränken.

Vergünstigte Tageskarten für Schulklassen

Gemäss Nationalrat müssen subventionierte Transportunternehmen künftig verbilligte Tageskarten für Schülerinnen und Schüler anbieten. Der Bund solle die dadurch entstehenden Mindereinnahmen kompensieren. Mit der Verpflichtung zu verbilligten Tageskarten werden vier parlamentarische Initiativen umgesetzt, welchen beide Verkehrskommissionen Folge gegeben hatten. Die KVF-S hat den Antrag präzisiert: Sie will, dass die vergünstigten Tageskarten nur für die Dauer der obligatorischen Schulzeit gelten soll.

Der Nationalrat hat der Revision mit 135 zu 53 zugestimmt. Das Gesetz wird in der Frühjahrsession im Ständerat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2022 Erfolgreiche Verlagerungspolitik

Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Dennoch zeigen die Zahlen im letzten Jahr ein unmissverständliches Bild: 900'000 Fahrten schwerer Güterfahrzeuge wurden 2021 gezählt - 650'000 Fahrten sollten es im alpenquerenden Güterverkehr höchstens sein. Dabei war der Schienenanteil im alpenquerenden Güterverkehr noch nie so hoch. Es braucht deshalb weitere Massnahmen, damit noch mehr Güter auf die Schiene kommen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) hat an ihrer Sitzung vom 11. Januar jüngsten Verlagerungsberichts, den der Bundesrat im November 2021 verabschiedet hat, beraten. Die Kommission hat dafür die wichtigsten Akteure der Verlagerungspolitik, den Verband öffentlicher Verkehr (VöV), den Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG), den Verein Alpeninitiative und die IG Kombiniertes Verkehr (IGKV) angehört.

Die Akteure und die Kommission teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass das Erfolgsmodell Verlagerungspolitik gestärkt und weiterentwickelt werden muss, damit der gesetzliche Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz erreicht werden können. Insbesondere die LSVA muss weiterentwickelt werden. Dazu kommt kurz- und mittelfristiger Handlungsbedarf: So bei der befristeten Fortführung der Rollenden Landstrasse, bei der Förderung des kombinierten Verkehrs, beim Ausbau der linksrheinischen Nord-Süd-Achse sowie bei der Standardisierung von verladbaren Sattelaufliegern.

Im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Handlungsbedarf hat die KVF-N insgesamt drei Kommissionsvorstösse beschlossen.

1. Motion Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg (18 zu 5 Stimmen): Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr des NEAT-Zubringers

"südliche deutsche Rheintalstrecke" zu beiseitigen. Dazu soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Auch eine Mitfinanzierung durch die Schweiz sei zu prüfen.

2. Postulat Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufiegern (12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen): Mit dem Postulat wird der Bundesrat beauftragt zu prüfen, ob die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs gestärkt werden kann. Im alpenquerenden Strassengüterverkehr werden heute vor allem Sattelzüge mit nicht-kranbare Sattelaufieger eingesetzt, welche für den Kombinierten Verkehr ungeeignet sind. Die Schweiz solle deshalb prüfen, künftig nur noch kranbare Sattelaufieger zuzulassen. Die Hürde zur Nutzung der Bahn würde dadurch deutlich sinken.
3. Motion Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken: Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, die Förderung des kombinierten Verkehrs so anzupassen, dass Neuverkehre und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber hohem Verlagerungspotenzial, gezielt gefördert werden können. Es wird mit zusätzlichen Kosten von rund 15 Millionen pro Jahr gerechnet, zu finanzieren über eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs.

Die Vorstösse werden in der Frühjahrsession mit dem Verlagerungsbericht im Nationalrat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.300 Mo. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg](#)
[22.3001 Po. Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufiegern](#)
[22.3013 Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2022 Veloweggesetz

Nach dem Ständerat hat der Nationalrat in der Wintersession das Veloweggesetz beraten. Bei den Planungsgrundsätzen will der Nationalrat weitergehen als der Ständerat. In der Frühjahrsession sollen die Differenzen zwischen den Räten bereinigt werden.

Im September 2018 hat die Stimmbevölkerung mit 74% Ja gesagt zum Bundesbeschluss über die Velowege. Mit dem neuen Verfassungsartikel erhielt die Bund die Möglichkeit, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen und Massnahmen der Kantone, Gemeinden und anderer Akteure subsidiär zu unterstützen.

Im Nationalrat wurde verschiedentlich argumentiert, der Ständerat habe das Gesetz abgeschwächt. Letzterer hatte zuvor beschlossen, dass Velowegnetze "eine möglichst direkte Streckenführung" aufweisen müssten und nicht eine "direkte", wie der Bundesrat vorgeschlagen hatte. Zudem wollte der Ständerat den Kantonen mehr Kompetenzen übertragen: Velowege sollten demnach nur ersetzt werden, sofern dafür ein "ausgewiesenes öffentliches Interesse" bestehe. In der Vorberatung zur Differenzbereinigung hält die KVF-S an diesem Zusatz fest.

Umstritten war im Nationalrat das Beschwerderecht für Fachorganisationen. Die Mehrheit schloss sich dem Entscheid des Ständerats an, den Fachorganisationen kein Beschwerderecht einzuräumen. Auch in der Frage der Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen schloss sich der Nationalrat knapp dem Ständerat an. Damit sollen Kantone private Fachorganisationen für die Planung von Velowegnetzen beziehen und ihnen Aufgaben übertragen können. Eine knappe Mehrheit erachtet eine solche Zusammenarbeit in der Planung, Anlage und Erhaltung der Velowege sowie auch für die Bereitstellung von Grundlagen und Informationen als wichtige Möglichkeit für Bund, Kantone und Gemeinden, um bei Bedarf Know-how beziehen zu können.

Die verbleibenden Differenzen dürften in der Frühjahrsession bereinigt werden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.046 Veloweggesetz](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2022 Strassenverkehrsgesetz. Änderung

Der Nationalrat berät in der Frühjahrsession die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Schwerpunkte der Revision ist die Förderung umweltfreundlicher Technologien, das automatisierte Fahren und Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) hat die Revision vorberaten und empfiehlt sie mit 20 zu 4 Stimmen zur Annahme.

Die Kommission befürwortet die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen betreffend Höchstlänge und Höchstgewichte zur Förderung von umweltfreundlichen Technologien. Sie ist damit einverstanden, dem Bundesrat die Kompetenz einzuräumen, das automatisierte Fahren frühzeitig zu regeln und damit die digitale Transformation im Strassenverkehr zu fördern.

Der Grossteil der Änderungen betrifft Massnahmen der Verkehrssicherheit. Insbesondere spricht sich die KVF-N klar gegen eine Velohelmpflicht für Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren aus. Eine entsprechende Pflicht bringe keine wesentlichen Sicherheitsvorteile, aber grosse Vollzugsprobleme mit sich und könne der Attraktivität des Fahrrads schaden.

Weitere Änderungen betreffen Strafmasse bei Raserdelikten und Geschwindigkeitsüberschreitungen. In einzelnen Punkten weicht die Kommission von den Vorschlägen des Bundesrats ab. Schliesslich befürwortet die Mehrheit der Kommission, das bisherige Verbot von Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen aufzuheben.

Der Nationalrat berät die Vorlage in der Frühjahrsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.080 Strassenverkehrsgesetz. Änderung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2022 Postulat CO2-neutrales Fliegen bis 2050

Nach der Ablehnung des CO2-Gesetzes und damit auch der Flugticketabgabe soll der Bundesrat nach alternativen Instrumenten suchen, um die CO2-Emissionen im Flugverkehr zu senken.

In der Herbstsession hat der Nationalrat mehrere Standesinitiativen abgelehnt, welche die Einführung einer Flugticketabgabe zur Besteuerung von CO2-Emissionen im Flugverkehr forderten. Die Mehrheit argumentierte, so kurz nach der Ablehnung des CO2-Gesetzes durch die Stimmbevölkerung sei die Einführung einer Flugticketabgabe ein falsches Signal.

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-N) hat im vergangenen August ein Postulat beschlossen, das den Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie bis 2050 CO2-neutrales Fliegen ermöglicht werden kann. Die Kommission will damit die klimapolitischen Massnahmen im Flugverkehr nach der Ablehnung des CO2-Gesetzes umfassend diskutieren. Der Bundesrat beantragt, das Postulat anzunehmen. Der Nationalrat befindet in der Frühjahrsession über das Postulat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.3973 Postulat. CO2-neutrales Fliegen bis 2050.](#)