

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 2024 Frühjahrssession der eidgenössischen Räte, 26. Februar – 15. März

Bern, 20 | 02 | 2024

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der grosse gemeinsame Einsatz für den öffentlichen Verkehr hat sich auszahlt: noch nie waren so viele Leute im öV unterwegs wie im letzten Jahr! Und besonders erfreulich war, dass in jedem der vier Quartale 2023 Spitzenwerte verzeichnet wurden ([gemäss Quartalsreporting](#)). Im letzten Quartal 2023 hat sich das Wachstum im Vergleich zum Vorjahresquartal zwar etwas abgeschwächt, doch lagen die 5.6 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene immer noch beträchtliche acht Prozent über den Werten des Vorjahrs.

In der Politik gilt es, die Weichen weiter so zu stellen, dass dieser Schwung in den nächsten Monaten mitgenommen werden kann. Deshalb ist es richtig und wichtig, die öV-Infrastrukturen auf Schiene und Strasse weiter zu verbessern und gezielt auszubauen. Das Potenzial, noch mehr Leute in den öV zu bringen, bleibt unverändert gross, insbesondere im Freizeitverkehr. Die öV-Branche versucht beispielsweise aktuell mit Erfolg, an den Wochenenden mit flexibleren Direktzug-Angeboten noch mehr Wintersportler für den öV zu gewinnen.

Gleichzeitig muss die Politik zwingend sicherstellen, dass die öV-Infrastrukturen gut unterhalten bleiben. Der Bundesrat wird im laufenden Jahr die Botschaft für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur 2025 – 2028 verabschieden. Die LITRA hat sich bereits [in der Vernehmlassung](#) klar positioniert: Der Bund muss mehr Mittel als geplant zur Verfügung stellen, damit die hohe Qualität und Zuverlässigkeit der Bahninfrastruktur auch in Zukunft sichergestellt werden können. Wie gross die Herausforderungen für das Hochleistungsnetz beispielsweise in Deutschland sind, hat uns Dr. Richard Lutz, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, in [einem eindrücklichen Blog-Beitrag](#) aufgezeigt.

Sorgen bereiten uns zunehmend die Entwicklungen im Schienengüterverkehr, bei dem es in den letzten fünf Quartalen zu rückläufigen Zahlen kam. Entsprechend hat der Bahnanteil bei den alpenquerenden Gütertransporten erstmals überhaupt leicht abgenommen. Der Transitgüterverkehr auf der Schiene wird weiter gestärkt werden müssen. Beim Binnen-, Import- und Exportverkehr ist ein Modernisierungsschub unabdingbar.

Im Personen- wie im Güterverkehr wird es neben dem Infrastrukturausbau vor allem auch immer mehr darum gehen, die Effizienz zu stärken, mehr Intelligenz und Flexibilität ins System zu bringen und die Attraktivität für die Kundinnen und Kunden weiter zu verbessern. In Zeiten knapper werdender Budgets werden diese Faktoren an Bedeutung gewinnen die öV-Branche und die öV-Industrie bleiben also auch in Zukunft gefordert.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs.



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident

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

- [Stand Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050](#)
- [Unterstützung für die Autoverlade-Infrastruktur](#)
- [Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024](#)
- [Zuverlässigkeit auf der Bahnstrecke Lausanne – Genf](#)
- [Anschluss der ländlichen Regionen sicherstellen](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2024

## Stand Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive BAHN 2050

**Der Bundesrat hat im letzten Herbst die Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive BAHN2050 verabschiedet. Nachdem der Ständerat die vom Bundesrat vorgeschlagene Vorlage in der Wintersession 2023 angenommen hat, debattiert in der Frühjahrssession der Nationalrat über das Thema. Die beiden Räte wollen das Geschäft noch in der gleichen Session abschliessen.**

Die Schweiz baut ihr Bahnnetz und -angebot stetig aus. Grundlage dafür bilden die vom Parlament beschlossenen und über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanzierten Ausbauschritte. Im August 2023 hat der Bundesrat die Botschaft zum Stand und zu Änderungen bei den Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive BAHN 2050 ans Parlament überwiesen.

Die Vision der Perspektive BAHN 2050 ist es, die Stärken der Bahn effizient zu nutzen und den Bahnanteil am Personen- und am Güterverkehr zu erhöhen. Der Lebensraum und Wirtschaftsstandort Schweiz sollen gleichzeitig gestärkt werden. Beim weiteren Bahnausbau sollen die Stossrichtungen schwergewichtig auf kurzen und mittleren Distanzen liegen. Der nationale und internationale Verkehr soll zusätzlich dort ausgebaut werden, wo die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig ist. Im Güterverkehr liegt der Fokus auf dem Zugang zur Bahn über Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen.

### Bundesrat will Bahn weiter stärken

Mit seiner Botschaft beantragt der Bundesrat dem Parlament ebenfalls Anpassungen an bereits beschlossenen Projekten. Dazu zählen der Vierspurausbau zwischen Zürich und Winterthur (Brüttenertunnel) oder der Zimmerberg-Basistunnel II. Hinzu kommen neue Projektierungen, die in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen werden sollen. So beantragt der Bundesrat den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels auf durchgängig zwei Spuren oder den Bau des Tunnels Morges – Perroy zur Kapazitätssteigerung auf der Achse Genf – Lausanne.

Insgesamt beantragt der Bundesrat dem Parlament gegenüber den bisher gesprochenen Krediten zusätzliche 2,6 Milliarden Franken aus dem BIF. Zusammen mit den bereits beschlossenen Projekten der verschiedenen Ausbauprogramme (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2025, Ausbauschritt 2035) investiert der Bund damit bis 2035 über 27 Milliarden Franken in den Ausbau des Bahnnetzes.

### Das sagen Kommissionen und Räte

Der Ständerat hat die Vorlage des Bundesrats in der Wintersession 2023 angenommen und mit einigen weiteren Vorhaben ergänzt. Der Beschluss des Ständerats beinhaltet zusätzlich eine Vorinvestition in den Abzweiger im Zimmerberg-Basistunnel 2 für den später zu bauenden Meilibachtunnel sowie verschiedene Bahnhofsausbauten. Mit seinen Beschlüssen hat der Ständerat die vom Bundesrat beantragten Kredite von 2,6 Milliarden Franken um 350 Millionen Franken aufgestockt.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) empfiehlt ihrem Rat den Beschlüssen des Ständerats zu folgen. Einzig bei der Aufnahme weiterer Projekte in der Westschweiz (Krediterhöhung von 100 Millionen Franken) war sich die Kommission aus finanzpolitischen und inhaltlichen Gründen nicht einig. Mit knapper Mehrheit von 12 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen, beantragt sie jedoch, auch dieser Krediterhöhung zuzustimmen.

In der Frühjahrssession nimmt sich zunächst der Nationalrat dem Geschäft an. Allfällige Differenzen wollen die beiden Räte noch in der gleichen Session bereinigen.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curis Vista

[23.055 Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie «Perspektive BAHN 2050»](#)



## Unterstützung für die Autoverlade-Infrastruktur

**Die Autoverlade am Lötschberg, Furka und Vereina stehen vor grösseren Erneuerungsinvestitionen. Um diesen gerecht zu werden, will der Bundesrat die Autoverlade finanziell unterstützen und ihr Finanzierungsmodell anpassen. Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Wintersession 2023 mit einer Ergänzung gefolgt ist, debattiert in der Frühjahrssession der Ständerat über die Vorlage. Das Geschäft könnte noch in der gleichen Session abgeschlossen werden.**

Die Autoverlade am Lötschberg, Furka und Vereina sind nicht nur für die Erreichbarkeit der Regionen wichtig, sondern haben nationale Bedeutung, da es dort keine direkten Alternativen für den Strassenverkehr durch den Berg gibt. Damit tragen sie dazu bei, längere Umweg- und Passfahrten zu vermeiden. In den nächsten Jahren stehen allerdings grössere Erneuerungsinvestitionen an.

### Bundesrat will Autoverlade unterstützen

Der Bundesrat will bei den drei Autoverladen Lötschberg, Furka und Vereina die strassenseitige Autoverlade-Infrastruktur mit zusätzlichen 40 Millionen Franken unterstützen. Zudem passt er die Finanzierung des Autoverlads an:

- Die Betreiberinnen sollen das Rollmaterial für die Autoverlade über Bankkredite finanzieren, wie dies im regionalen Personenverkehr der Fall ist. Sofern für den Betrieb ungedeckte Betriebskosten zu erwarten sind, kann eine jährliche Betriebsabgeltung zwischen dem Bund und den Betreiberinnen vereinbart werden.
- Die strassenseitige Infrastruktur soll wie bisher aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden.
- Die eisenbahnseitige Infrastruktur wird weiterhin aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Betreiberinnen des Autoverlads entrichten zudem die üblichen Trassenpreise, die die Grenzkosten decken.

### Das sagen Kommissionen und Räte

Der Nationalrat hat der Vorlage des Bundesrates in der Wintersession 2023 mit einer Ergänzung zugestimmt: Während der Bundesrat den Autoverlad durch den Simplon, der die ganzjährig offen gehaltene Passstrasse ergänzt, von den Erneuerungsinvestitionen durch den Bund ausschliessen wollte, will der Nationalrat den Verlad am Simplon ebenfalls unterstützen. Er hat deshalb den Kredit um 6 Millionen Franken auf 46 Millionen Franken erhöht.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) befürwortet die Berücksichtigung des Simplons ebenfalls und beantragt ihrem Rat dem Nationalrat zu folgen. Der Ständerat nimmt sich dem Thema in der Frühjahrssession an. Sofern keine Differenzen zum Nationalrat entstehen, ist das Geschäft beschlossen.

Ergänzend zum vorliegenden Geschäft hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) im November 2023 eine parlamentarische Initiative für Solidarbürgschaften zu Gunsten des Autoverlads eingereicht (23.477). Demnach soll der Bund bei Investitionen im Verkehrsbereich eines Unternehmens eine Bürgschaft gewähren können. Dies soll dazu beitragen, dass die Betreiberinnen im Autoverlad von tieferen Finanzierungskosten (Zinskosten) profitieren können. Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat der Initiative zugestimmt: Sie erachtet die bereits geltende Solidarbürgschaft des Bundes im regionalen Personenverkehr als geeignetes Instrument zur Reduktion der Finanzierungskosten, welches im Sinne der Gleichbehandlung von Transportunternehmen auch auf Autoverlade auszuweiten sei.

Somit kann die KVF-N einen entsprechenden Erlassentwurf ausarbeiten.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.054 Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur. Zusatzkredit](#)

[23.477 Parlamentarische Initiative. Solidarbürgschaften zugunsten des Autoverlads](#)



## Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2024

**Die Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes setzt die Rahmenbedingungen für den Klimaschutz in der Schweiz bis 2030. Die Revision betrifft auch den öV. Nachdem der Nationalrat das Geschäft in der Wintersession 2023 als Zweitrat beraten hat, wollen die beiden Räte in der Frühjahrssession die Differenzen bereinigen und das Geschäft abschliessen.**

Die Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes hat zum Ziel, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis im Jahr 2030 gegenüber 1990 zu halbieren.

### Bundesrat sieht Massnahmen im öV vor

Der öV ist für den Klimaschutz ein wichtiger Teil der Lösung. Entsprechend berücksichtigt der Bundesrat in der Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes neben anderen Bereichen verschiedene Massnahmen, die direkt oder indirekt den öV betreffen.

### Das sagen Kommissionen und Räte

Bei den öV-Massnahmen sind sich National- und Ständerat noch nicht in allen Punkten einig:

- Einig sind sich die Räte, dass der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr – einschliesslich der Nachtzüge – bis 2030 mit jährlich höchstens 30 Millionen Franken unterstützt werden soll. Die Gelder stammen aus Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten.
- Im Luftverkehr ist eine Beimischpflicht für erneuerbare Treibstoffe vorgesehen. Der Ständerat wollte eine eigenständige Beimischpflicht einführen, der Nationalrat will die Beimischpflicht über das Luftverkehrsabkommen mit der EU regeln und auch für emissionsarme Treibstoffe vorsehen. Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerats (UREK-S) beantragt ihrem Rat, sich dem Nationalrat anzuschliessen. Unbestritten ist, dass der Bund die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren Flugtreibstoffen fördern können soll. Zusätzlich soll ein Teil der Erlöse aus den Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Flugverkehr verwendet werden. Zukünftig müssen zudem auf den Flugtickets die Treibhausgasemissionen angegeben werden.
- Im Strassen-öV und der Schifffahrt werden noch über 5000 Dieselbusse und gut 140 dieselbetriebene Schiffe im konzessionierten Verkehr eingesetzt. Mit einer An-

schubfinanzierung soll der Bund gemäss beiden Räten die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe unterstützen: bis ins Jahr 2030 mit maximal 47 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt.

- Die Mineralölsteuerrückerstattung für konzessionierte öV-Transportunternehmen soll aufgehoben werden. Anders als der Ständerat will der Nationalrat die Rückerstattung nicht bereits ab 2026 enden lassen, sondern ab 2030. Der Schifffahrt will er die Rückerstattung auch darüber hinaus gewähren. Die UREK-S beantragt dem Ständerat mehrheitlich, die Rückerstattung im Ortsverkehr ab 2026 aufzuheben und ausserhalb des Ortsverkehrs bis Ende 2029 Ausnahmen für Busse aus topografischen Gründen zuzulassen.
- Bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), deren Einnahmen zu einem erheblichen Teil in den Bahninfrastrukturfonds fliessen, wollte der Ständerat keine Änderung vornehmen. Das heisst elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollen von der LSVA befreit bleiben. Der Nationalrat will dagegen für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion einführen: Die Reduktion soll bis zum 31.12.2030 für acht Jahre ab der Erstinverkehrsetzung gelten. Die Mehrheit der UREK-S stimmt diesem reduzierten Tarif zu, er soll aber nur für acht Jahre ab Inkrafttreten der Gesetzesänderung gelten.

In der Frühjahrssession behandelt der Ständerat das Geschäft. Die verbleibenden Differenzen sollen in der gleichen Session bereinigt werden.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.061 CO<sub>2</sub>-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision](#)



## Zuverlässigkeit auf der Bahnstrecke Lausanne – Genf

**Zwei gleichlautende Motionen aus National- und Ständerat verlangen vom Bundesrat Massnahmen zur Erhöhung der Redundanz und Kapazität der Bahnlinie Lausanne – Genf. Nachdem der Ständerat dem Anliegen in der Wintersession 2023 gefolgt ist, debattiert der Nationalrat in der Frühjahrssession darüber.**

Die Bahnverbindung zwischen Lausanne und Genf ist eine besonders stark beanspruchte Strecke. Kommt es zu Unterbrechungen, fehlt es an Alternativen. Die gleichlautenden Motionen aus dem Ständerat und dem Nationalrat verlangen, dass eine erhöhte Transportkapazität auf der Strecke und ein zuverlässigerer Betrieb in die übrige Schweiz sichergestellt werden kann.

### Bundesrat lehnt die Motionen ab

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der zwei Motionen. Er hat bereits die Botschaft zu den Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur (23.055) verabschiedet, in der er einen neuen Tunnel zwischen Morges und Perroy vorsieht. Die Motionen würden demnach keine neue Wirkung mehr erzielen.

### Das sagen Kommissionen und Räte

Der Ständerat ist der Ansicht, dass weitere Massnahmen nötig sind, um eine signifikante Erhöhung der Redundanz zu erreichen. Deshalb hat er die Motion aus dem eigenen Rat in der Wintersession 2023 angenommen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) beantragt ihrem Rat ebenfalls, die Motion anzunehmen.

Der Nationalrat nimmt sich dem Vorstoss in der Frühjahrssession an. Im Nationalrat ist zudem die gleichlautende Motion aus den eigenen Reihen hängig.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.3668 Motion. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne–Genf](#)

[23.3725 Motion. Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne – Genf](#)



## Anschluss der ländlichen Regionen sicherstellen

**Eine Motion aus dem Nationalrat verlangt, dass im Rahmen der Perspektive BAHN 2050 der Anschluss der ländlichen Regionen an die Agglomerationen verbessert wird. Nachdem der Nationalrat dem Anliegen in der Herbstsession 2023 gefolgt ist, debattiert in der Frühjahrssession der Ständerat darüber.**

Laut Motion finden ländlichen Regionen in der Perspektive BAHN 2050 zu wenig Beachtung. Jeder Ausbauschritt auf den Hauptverkehrsachsen zwischen den Zentren müsse Verbesserungen der Feinerschliessung in den räumlich anschliessenden ländlichen Regionen nach sich ziehen, sei es durch den öffentlichen Verkehr direkt oder durch eine bessere Anbindung des öV an den Privatverkehr.

### Bundesrat sieht Anliegen bereits erfüllt

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion und verweist darauf, dass die Anpassung einer besseren Erschliessung der ländlichen Regionen an die Agglomerationen für einen zukünftigen Ausbau der Bahninfrastruktur bereits gesetzlich festgehalten ist. Im [Artikel 48a des Eisenbahngesetzes \(EBG\)](#) sind das Ziel eines Ausbaus des Regional- und Agglomerationsverkehrs sowie die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und Tourismusregionen explizit als Ziele vorgegeben.

### Das sagen Kommissionen und Räte

Der Nationalrat hat die Motion in der Herbstsession 2023 als Erstrat angenommen. Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) empfiehlt ihrem Rat die Annahme: Beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sollen auch in den Randregionen die notwendigen Investitionen vorgenommen und das Kombinationspotenzial verschiedener Mobilitätsformen stärker genutzt werden.

Der Ständerat nimmt sich dem Vorstoss in der Frühjahrssession an.

### Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.4584 Motion. Bahn 2050. Anschluss der ländlichen Regionen sicherstellen](#)

