
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4|18 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 26. November bis 14. Dezember 2018



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Am 29. September 2017, also vor gut einem Jahr, verschickte das UVEK eine Medienmitteilung mit dem Titel: «Bundesrat will Bahnnetz bis 2035 für 11,5 Milliarden

Franken ausbauen». Bis Anfang 2018 konnten sich betroffene Interessensgruppen, Behörden, Parteien zu den rund 200 Infrastrukturmassnahmen im Ausbauschnitt 2035 äussern. Es fanden viele klärende Gespräche zwischen Kantonen, dem BAV und den Transportunternehmen statt. Seit Ende Oktober steht die Vorlage, inzwischen mit einem Volumen von 11,9 Milliarden Franken, bereit für die parlamentarische Debatte. Die LITRA stellt sich dezidiert hinter die Vorlage des Bundesrates. Dass der bahntechnische Ausbau des Lötschberg-Basistunnels in die Vorlage Eingang gefunden hat, begrüsst die LITRA ebenfalls, hatte sie diese doch bereits in der Vernehmlassung gefordert. Wir sind uns aber auch bewusst, dass die Wünsche einiger Regionen aussen vor bleiben und auf den nächsten Ausbauschnitt vertagt werden müssen. Die Beratungen im Parlament werden zeigen, inwiefern der vorliegende ausgewogene Bahnausbauschnitt noch Änderungen erfahren wird. An der Sessionsveranstaltung vom 12. Dezember informieren wir unsere Gäste aus erster Hand und beleuchten die nächsten Schritte bis zur Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Bahnausbauschnitt 2035

Ausbau Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme

Parl. Initiative. Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen

Eines ist klar: Mit dem Ausbauschnitt 2035 und der zugrundeliegenden neuen Finanzierungsmechanismen der Bahninfrastruktur hat Bundesrätin Doris Leuthard die letzten Jahre die Schweizer Verkehrspolitik intensiv mitgestaltet und stark geprägt. Sie hat sich dafür engagiert, die Finanzierung und damit verbunden den Unterhalt und Substanzerhalt des Schweizer Verkehrssystems auf solide Beine zu stellen. Und sie hat es zusammen mit der Branche geschafft, den öffentlichen Verkehr ins digitale Zeitalter zu führen und gleichzeitig Massnahmen für eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur anzustossen. Als LITRA-Präsident danke ich Frau Bundesrätin Doris Leuthard für ihre engagierte und nachhaltige Verkehrspolitik mit Augenmass und für die gute Zusammenarbeit.

Doch zurück zu den «harten» Fakten. Was sich auch unter der neuen UVEK-Departementsleitung nicht ändern wird, sind die Herausforderungen im Schweizer Verkehrssystem. Seit 1970 haben sich die Verkehrsleistungen von Strasse und Schiene verdoppelt. Das zeigt eine [aktuelle Datenreihe des Bundesamts für Statistik](#). Doch die Entwicklung – eben die Verdoppelung der Verkehrsleistungen - verlief nicht so gleichförmig, wie die Zeitreihe auf den ersten Blick vermuten lässt. Am Anfang und am Ende der Zeitreihe liegen die Verkehrsanteile von öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr (MIV) ungefähr gleich hoch, d.h. bei rund 20 bzw. 75% der Verkehrsleistungen. Dazwischen erhöhte sich aber der MIV-Anteil beträchtlich und stieg bis auf 83% (1984). Seit 2007 liegt der öV-Modalsplit wieder über 19% (ohne Langsamverkehr) und damit ähnlich hoch wie Anfang der 70er-Jahre, wenn auch bei einem deutlich höheren Verkehrsvolumen. Und: Das Wachstum des Bahn-, Tram- und Busverkehrs setzt sich weiter fort. Die LITRA weist die Entwicklung als Gradmesser für den allgemeinen Trend der öV-Verkehrsleistungen alle drei Monate in einem [Quartalsreporting](#) aus.

Die jüngste Entwicklung des öV-Modalsplits zeichnet die LITRA in einer neuen Publikation nach, die derzeit in Erarbeitung ist. Wir nehmen die öV-Nutzung in der Schweiz genau unter die Lupe, legen regionale Unterschiede dar und präsentieren die wichtigsten Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl. Die Publikation wird voraussichtlich Anfang März 2019 erscheinen.

Noch vor Ende Jahr dürfte der Bundesrat die Vorlage zur Öffnung der Mobilitätsdienstleistungen im Vertrieb des öV in die Vernehmlassung schicken. Im nächsten Jahr will der Bundesrat mit einem neuen Spezialgesetz das Güterinfrastrukturprojekt Cargo sous Terrain ermöglichen und den Planungs- und Bewilligungsprozess des Projekts erleichtern. Ende September hatte der Bundesrat seine Zustimmung dazu gegeben, dass an der Vorlage weitergearbeitet wird. Ebenfalls für 2019 angesetzt ist die Vernehmlassung zur Reform des Regionalen Personenverkehrs, zu der die LITRA im Juni an einer Sessionsveranstaltung informiert hat.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

Bahninfrastruktur: Ausbauschnitt 2035 (AS 2035)

Am 31. Oktober hat der Bundesrat die Botschaft zum Bahn-Ausbau 2035 an das Parlament überwiesen. Die Botschaft des Bundesrates sieht vor, dass 11.9 Milliarden Franken in die Bahninfrastruktur investiert werden können. Ein weiterer «Meilenstein für die Bahninfrastruktur» wird Realität. In der vorangegangenen Vernehmlassung zu einem der grössten Bahn-Infrastrukturvorhaben der Schweiz sind 481 Stellungnahmen eingegangen. Das Interesse an einer Bahninfrastruktur, die für eine steigende Nachfrage im Personen- wie Güterverkehr gewappnet ist, bleibt gross. Mehrheitlich fanden die vorgeschlagenen Ausbauprojekte Anklang und breite Unterstützung.

Die LITRA begrüsst den vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbau der Bahninfrastruktur. Mit ihm schafft er die Grundlage dafür, dass die Verkehrsinfrastruktur in rund 20 Jahren den heute absehbaren Anforderungen gerecht wird und Engpässe im Schienennetz beseitigt werden. Erfreulich ist, dass der Bundesrat auch den Lötschberg-Basistunnel aufgrund der breiten Zustimmung in der Vernehmlassung bahntechnisch ausbauen will. Weiter hat er zusätzliche Massnahmen zur Aufwertung des Knotens St. Gallen und für Verbesserungen zwischen Basel, dem Jurasüdfuss und Genf in die Botschaft aufgenommen. Dieses Projekte waren in der Vernehmlassungsvorlage noch nicht enthalten.

Fahrplan kann verdichtet werden

Der Ausbau der Infrastruktur ermöglicht wichtige Bahnangebotsverdichtungen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr. Sie werden dazu beitragen, dass die Schweiz künftig flächendeckend, mehrheitlich im Halbstundentakt mit einem zuverlässigen öffentlichen Verkehr erschlossen wird. Zwischen den grossen Zentren soll bis 2025 sogar der Viertelstundentakt die Regel sein. Im Güterverkehr kann die Attraktivität sowohl auf der West-Ost- wie auf der Nord-Süd-Achse durch zusätzliche Kapazitäten und ein Güterverkehr-Expressnetz erhöht werden. Die LITRA ist überzeugt, dass damit die räumliche, wirtschaftliche und touristische Entwicklung nachhaltig gestärkt wird.

Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds

Die Finanzierung des Bahnausbaus ist über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert, den Volk

und Stände 2015 mit der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen haben.

Die Verkehrskommission des Ständerats hat sich an ihrer Sitzung Mitte November über den Ausbauschnitt informieren lassen. Die offiziellen Beratungen werden nach der Zuweisung der Vorlage durch die Ratsbüros zu Beginn des Jahres 2019 aufgenommen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.078](#) Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschnitt 2035

Ausbau der Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme

Zwei weitere Vorlagen, die unsere Verkehrsinfrastruktur massgeblich verbessern, werden im nächsten Jahr dem Parlament zum Beschluss unterbreitet. Es sind dies der Ausbau der Nationalstrassen und die dritte Generation der Agglomerationsprogramme. Die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) hat beide Vorlagen bereits abschliessend vorberaten. Beide Geschäfte werden in der Frühlingsession im Nationalrat behandelt.

«Grünes Licht für die Pläne zum Ausbau und Unterhalt der Nationalstrasse und des Agglomerationsverkehrs» - so war die Medienmitteilung vom 6. November nach Abschluss der Beratung durch die KVF-N betitelt.

Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen

Die Vorlage Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit umfasst neben allgemeinen Ausbau- und Unterhaltsarbeiten auch den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd und Ausbau Nord, Umfahrung Le Locle) und die Bereitstellung der finanziellen Mittel für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Die Kommission anerkennt die grosse Bedeutung der Nationalstrassen für die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz - zunehmend auch für den öV Strasse - und will über alle Landesteile hinweg da investieren, wo der grösste Bedarf besteht. Mit grosser Mehrheit beantragt die KVF-N ihrem Rat, auch die im Rahmen der Abstimmung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereits beschlossenen Projekte zur Umfahrung von La-Chaux-de-Fonds und Näfels in den Bundesbeschluss aufzunehmen. Mit diesem Entscheid beantragt die nationalrätliche Verkehrskommission ihrem Rat den Kredit um 1 Milliarde Franken zu erhöhen. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission die drei Bundesbeschlüsse mit grossem Mehr angenommen.

Agglomerationsprogramme

In Anbetracht der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Agglomerationen begrüsst die KVF-N die vorgeschlagenen Massnahmen zur

Verbesserung des Agglomerationsverkehrs und ergänzte den Entwurf des Bundesrates punktuell. Sie beantragt ihrem Rat, auch die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont, Luganese und die Umfahrung Oberburg in den Bundesbeschluss aufzunehmen und den Beitragssatz des Bundes bei den Programmen Grand Genève und Bulle zu erhöhen. Damit hat sich die nationalrätliche Verkehrskommission für eine Gleichbehandlung aller eingegebenen Projekte ausgesprochen, ohne jene Agglomerationsprogramme zu benachteiligen, bei denen es in der Vergangenheit zu Projektverzögerungen gekommen ist. Mit diesem Entscheid beantragt die nationalrätliche Verkehrskommission ihrem Rat den Kredit um knapp 150 Millionen Franken zu erhöhen. In der Gesamtabstimmung hat die KVF-N die Vorlage mit 22 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Die LITRA hat stets befürwortet, dass die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut und umfassend unterhalten werden soll, sei dies in der Bahn- oder Strasseninfrastruktur. Investitionen in die Infrastruktur aller Verkehrsträger schaffen die entscheidenden Voraussetzungen, um die erhöhte Verkehrsnachfrage ohne Grabenkämpfe bewältigen zu können.

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration. Diese Gebiete sind gleichzeitig am meisten von Verkehrsüberlastungen betroffen: Rund 85 bis 90% aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen und die Verkehrsspitzen dauern dort immer länger. Zudem akzentuiert sich hier das Schnittstellenproblem zwischen dem Hochleistungsstrassennetz und den untergeordneten Strassennetzen immer mehr.

Beide Vorlagen werden in der Frühjahrssession im Nationalrat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.065](#) Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019

[18.066](#) Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen

Parlamentarische Initiative. Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen

Die Verkehrskommission des Nationalrats bleibt dabei: Sie hat zum zweiten Mal einer parlamentarischen Initiative, die auf sogenannten Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 im Strassenverkehrsgesetz verankern will, zugestimmt. Dieser Grundsatz darf nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht aus Lärmschutzgründen umgangen werden können. Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass nur so der Verkehrsfluss auf diesen Achsen künftig gewährleistet werden kann. Tempo 30-Zonen, wie sie jetzt zum Teil bestehen, stünden der Verkehrsbündelung entgegen und führten zu mehr Lärm in den Quartieren.

Mit ihrem Entscheid stellt sich die KVF-N gegen ihre ständerätliche Schwesterkommission. Diese hielt die Forderung der Initiative, generell Tempo 50 innerorts, für einen zu grossen Eingriff in die Autonomie der Gemeinden und Kantone. Die Bedürfnisse und unterschiedlichen regionalen und örtlichen Gegebenheiten sollen weiterhin berücksichtigt werden können. Dieser bestehende Spielraum soll insbesondere für Gemeinden erhalten bleiben, in denen keine Entlastungsstrassen gebaut werden können.

Als Nächstes befindet nun der Nationalrat über die parlamentarische Initiative. Stimmt er zu, so geht das Geschäft nochmals zur Vorprüfung in die ständerätliche Verkehrskommission. Hält diese an ihrer Ablehnung fest, so ist die Initiative gescheitert. Andernfalls wird sich der Ständerat abschliessend dazu äussern.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.462](#) **Parlamentarische Initiative. Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**