

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1|20 Frühjahrssession der Eidgenössischen Räte, 2. bis 20. März 2020



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Vom Gesamtverkehr entfallen bloss vier Prozent des CO₂-Ausstosses auf den öffentlichen Verkehr (öV). Im Vergleich zum Auto verursacht eine Bahnreise in

der Schweiz 27-mal weniger CO₂ und benötigt sechsmal weniger Energie. Auch ein Elektroauto erzeugt immer noch 13 Mal mehr CO₂ als die Bahn. In der Tat: die Hebelwirkung des öV ist enorm, wenn der Gesamtverkehr klimafreundlicher werden soll. Genau diese Forderung unterstützt der Bundesrat.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

Schienengüterverkehr stärken

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Solides Wachstum im Schienenpersonenverkehr

Er empfiehlt dem Parlament, die in der letzten Wintersession eingereichte überparteiliche Motion [19.4443](#) / [19.4444](#) / [19.4445](#) / [19.4446](#) **Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr** zur Annahme. Im bundesrätlichen Engagement für mehr Umweltfreundlichkeit im nationalen und internationalen Personenverkehr komme dem öffentlichen Verkehr eine bedeutende Rolle zu. Die Regierung sei daher bereit, dem Parlament einen mit den zentralen Akteuren erarbeiteten Massnahmenplan zu unterbreiten.

Der öffentliche Verkehr hat heute einen Anteil von etwa 21 Prozent am Gesamtverkehr. Dieser Anteil wuchs bis im Jahre 2007. Seither ist er stabil oder gar leicht rückläufig. Die LITRA engagiert sich zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) für eine Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr. Zu diesem Zweck haben die LITRA, der VöV und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die Entwicklung des Modalsplits in seinen verschiedenen Ausprägungen mit einer Studie untersuchen lassen. Diese Studie haben wir letztes Jahr den Medien vorgestellt. Denn eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr – und somit eine Verlagerung zu energieeffizienteren und CO₂-ärmeren Verkehrsträgern – senkt die CO₂-Gesamtbelastung wesentlich. Eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV ist somit ein Teil der Lösung.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.

Martin Candinas,
Nationalrat und Präsident LITRA

Schienengüterverkehr stärken

Der Verlagerungsbericht war im Januar Thema in der nationalrätlichen Verkehrskommission (KVF-N). Die Kommission stellt sich klar hinter den Willen des Bundesrats, die Verlagerung zum Schienengüterverkehr weiterhin zu unterstützen. Die Kommission will aber weitergehen als die Regierung: Der unbegleitete kombinierte Verkehr durch die Alpen soll bis 2030 finanziell unterstützt werden.

Die Massnahmen der Verlagerungspolitik wirken. Dieser Schluss zog der Bundesrat in seinem Verlagerungsbericht 2019. Seit 2012 konnte die Schwerverkehrsfahrten durch die Alpen um 160'000 gesenkt werden. Aber: das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten liegt noch in weiter Ferne. Um die Verlagerung zu fördern, schlug der Bundesrat deshalb zusätzliche Massnahmen und mehr Geld vor. Wir haben in der [Verkehrspolitischen Vorschau zur Winter-session 2019](#) im Detail über die Vorschläge berichtet.

Knacknuss Produktivität

Die Gütertransport-Branche hat im Dezember 2019 deutlich gemacht, dass die bundesrätlichen Vorschläge nicht genügten. Die Fertigstellung der NEAT bringe den Operateuren vorerst nicht die erhoffte Produktivitätssteigerung. Vor allem könne weniger Fahrzeit eingespart werden als ursprünglich gedacht. Grund dafür seien häufige und international nicht koordinierte Baustellen. Anders als im Betriebskonzept des Gotthard-Basistunnels vorgesehen fehlten für Güterzüge auch die internationale Planung von Trassen und Wartezeiten. Zudem gäbe es auf dem Nord-Süd-Korridor trotz NEAT weiterhin Steigungen, die eine 2. Lokomotive erforderten. Insgesamt ergebe sich dadurch pro Jahr eine Produktivitätslücke von 55 Millionen Franken.

Klares Bekenntnis zur Verlagerung

Die KVF-N anerkennt diese Herausforderungen. Während der Bundesrat im Rahmen der Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs die Betriebsabgeltung des kombinierten Verkehrs für 2024 bis 2026 mit 90 Millionen Franken unterstützen wollte, beantragt die Kommission ihrem Rat mehr Geld und eine längere Unterstützungsdauer. Sie will den alpenquerenden Schienengüterverkehrs bis 2030 mit 385 Millionen Franken stützen. Pro Jahr sind das 55 statt bloss 30 Millionen Franken. Nur so könne die Verlagerung erfolgreich weitergeführt werden.

Fehlende Zufahrtslinie im Norden

Die KVF-N hat auch eine weitere Forderung der Gütertransport-Branche aufgenommen: Mit einem

Staatsvertrag soll eine Alternativroute für den Güterverkehr durch Frankreich und Belgien vorangetrieben werden. Die Kommission hat eine Motion beschlossen, die den Bundesrat beauftragt, mit Frankreich und Belgien einen solchen Staatsvertrag abzuschliessen. Die aktuelle Infrastruktur mit nur einer Zufahrtsstrecke für den Schienengüterverkehr durch Deutschland sei mit Risiken belastet. Ausserdem ist erst 2040 mit dem durchgehenden Ausbau der deutschen Rheintalbahn auf vier Gleise zu rechnen. Über diese Strecke laufen aktuell 95 Prozent des Transportvolumens, obwohl sie 100 Kilometer länger ist als die Route durch Frankreich und Belgien. Die bestehende Strecke Zeebrugge / Antwerpen – Strasbourg – Basel muss ausgebaut werden, damit 740 Meter lange Züge mit 4 Meter Eckhöhe und einer Zuglast von 2000 Tonnen möglich sind. Dasselbe soll für die Querverbindung Wörth – Lauterbourg-Strasbourg erreicht werden.

Der Nationalrat wird in der Frühjahrs-session den Verlagerungsbericht 2019, die Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs und die Kommissionsmotion für einen Staatsvertrag für eine linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.064](#) Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung

[20.017](#) Verlagerungsbericht 2019

[20.3003](#) Motion KVF-N. Staatsvertrag für linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Klimafonds, Berücksichtigung von ländlichen und alpinen Regionen, umweltschonende Flug-Technologien sowie Unterstützung für Nachtzüge und CO₂-neutrale Antriebe im öV. Das sind einige Beschlüsse der nationalrätlichen Umweltkommission bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes.

Das geltende CO₂-Gesetz regelt die Verminderung der Treibhausgasemissionen bis 2020. Mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris vom Jahre 2015 hat die Bundesversammlung unter anderem dem Ziel zugestimmt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Um dies umzusetzen, bedarf es einer Totalrevision des geltenden CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020.

Der Nationalrat wird die Vorlage in der Frühlingssession behandeln. Es ist für ihn bereits die zweite Beratungsrunde, nachdem er die Vorlage in der Winter-session 2018 abgelehnt und der Ständerat in der Herbstsession 2019 eine neue Gesetzesrevision mit bedeutenden Ergänzungen angenommen hat.

An mehreren Sitzungen zwischen Oktober 2019 und Februar 2020 bestätigte die nationalrätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N) im Wesentlichen die Beschlüsse des Ständerats. Mit 18 zu 7 Stimmen hat die Kommission die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Gesamtabstimmung angenommen. Die beantragten Massnahmen können einen substantziellen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten.

Fonds-Gelder auch für ländliche Regionen

In Ergänzung zu den Beschlüssen des Ständerats hat die UREK-N gewisse Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen neu aufgenommen oder präzisiert. So unterstützt sie die Schaffung eines übergeordneten Klimafonds, mit dem flexibel ein breites Spektrum an Massnahmen gefördert werden kann. Die UREK-N legt aber Wert darauf, dass auch ländliche und alpine Regionen zum Zug kommen. Bei der Verteilung der Fondsmittel muss der Bundesrat deren wirtschaftliche Situation berücksichtigen.

Erneuerbare Flugtreibstoffe fördern

Dem Beschluss des Ständerats folgend will die UREK-N die Hälfte der Gelder aus der Flugticketabgabe für Klimaschutzmassnahmen einsetzen. Der Rest fliesst an Bevölkerung und Wirtschaft zurück. Die Kommission legt wie der Ständerat besonderen Wert darauf, Innovationen im Klimabereich zu fördern. Um um-

weltschonende Technologien im Flugsektor voranzubringen, erwähnt die Kommission diese ausdrücklich im Gesetzestext. Ihren Beschluss, wonach Forschung und Innovation in der Luftfahrt gefördert werden sollen, hat sie präzisiert: Die Fondsmittel sollen auch für die Entwicklung von erneuerbarem Flugtreibstoff eingesetzt werden können. Dabei dürften die Förderbeiträge für erneuerbare Treibstoffe bis zu 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber fossilem Kerosin decken. Anfänglich sind dafür maximal 100 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Erweist sich die Technologie als erfolgreich, kann die Unterstützung auf 300 Millionen Franken steigen. Das hat die Kommission mit 17 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen entschieden.

Nachtzüge und CO₂-neutrale Antriebe fördern

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs sind zwei weitere Entscheide der UREK-N von Interesse. So will die Kommission mit 14 zu 11 Stimmen sicherstellen, dass der Klimafonds auch grenzüberschreitende Zugreisen als Alternative zu Flügen fördern kann – einschliesslich Nachtzügen. Zusätzlich beantragt die Kommission mit 23 zu 2 Stimmen die Unterstützung CO₂-neutraler Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr. Dafür will sie jene Gelder einsetzen, die der Bund einsparen wird, sobald die Mineralölsteuer-Rückerstattung für konzessionierte Transportunternehmen im Stadt- und Agglomerationsverkehr abgeschafft sein wird.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.071](#) Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Solides Wachstum im Schienenpersonenverkehr

Zum Jahresabschluss 2019 hat sich der Trend der Vormonate bestätigt: Der Bahnverkehr konnte stark zulegen. Mit mehr als 20'000 Personenkilometern pro Jahr deckt die Bahn in der Schweiz mehr als 80 Prozent der Verkehrsnachfrage. Damit ist sie die wesentliche Treiberin, wenn es darum geht, den öV-Anteil zu erhöhen.

Für den Schienenpersonenverkehr war 2019 ein Jahr der Rekorde, speziell wenn die Quartalszahlen der Verkehrsnachfrage der letzten Jahre betrachtet werden. In allen vier Quartalen wurde der jeweils höchste Wert seit Messbeginn 2014 erreicht – eine klare Tendenz. Zum Jahresende 2019 hat sich das Wachstum mit 4.6 Prozent zwar wieder etwas abgeschwächt. Doch die 7.6 Prozent Plus im dritten Quartal waren schwer zu übertreffen. Das Angebot wurde vergleichsweise wenig stark ausgebaut – die Trassenkilometer sind um 1.4 Prozent gestiegen.

Wachstum auf der Schiene als Treiber

Im Personenverkehr über längere Distanzen hat die Bahn eine prägende Rolle, wenn es um die Personenkilometer geht. Rund 20,7 Milliarden Personenkilometer wurden 2019 mit der Bahn zurückgelegt. Rund 4,5 Milliarden sind es mit Autobussen, Trolleybussen und Trams. Rund 82 Prozent der Nachfrage entfallen demnach auf die Bahn. Deren Wachstum ist also wichtig, um den öV-Anteil (nach Personenkilometern) zu steigern. Umgekehrt heisst das aber nicht, dass Trams, Trolleys und Autobusse eine mindere Rolle spielen. Im Gegenteil: Bezogen auf kurze Distanzen transportieren diese Verkehrsmittel fast doppelt so viele Passagiere wie die Bahn. Auch sie sind also bedeutende Treiber für einen höheren öV-Anteil.

Nachfrage im Güterverkehr sinkt weiter

Umgekehrt ist die Welt im Schienengüterverkehr: Der Rückgang hat sich im letzten Quartal 2019 verstärkt. Auch auf mehrjährige Sicht zeigt sich kein Wachstum. Das Transportvolumen ist seit 2014 kaum gestiegen. 2019 hat sich die durchschnittliche Transportmenge pro Zug zudem verkleinert. Die benötigten Trassen sind weniger stark gesunken als die Transportvolumen.

Das Reporting zum 4. Quartal 2019 finden Sie [hier](#).