
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 20 Herbstsession der Eidgenössischen Räte, 7. bis 25. September 2020

Bern, 01 | 09 | 2020

Geschätzte Mitglieder

Liebe Leserinnen und Leser

Das aktuelle [LITRA-Quartalsreporting](#) Schienenverkehr hat den Corona bedingten, dramatischen Nachfrageeinbruch beim öV erstmals mit Zahlen untermauert. Im Personenverkehr brach die Nachfrage von April bis Juni im Vergleich zum Vorjahr um fast zwei Drittel ein. Beim stark unter Konkurrenzdruck und tiefen Margen operierenden Güterverkehr sank die Nachfrage um satte 14 Prozent.

Die Corona-Pandemie ist eine historische Herausforderung für uns alle. Den öV traf der vom Bund verordnete Lockdown gleich doppelt – mit der Aufrechterhaltung des Angebots und dem Einbruch der Nachfrage. Daher muss sich der Bund massgeblich an den Ausfällen im öV beteiligen. Auch Kantone, Städte und Transportunternehmen haben ihren Beitrag zu leisten. Alle Beteiligten haben zwingend sicherzustellen, dass das Erfolgsmodell öV für die Zukunft keinen Schaden nimmt. Die LITRA wird sich deshalb für eine Corona-Vorlage zugunsten des gesamten öV einsetzen. Unabhängig davon arbeitet die Branche intensiv daran, die Voraussetzungen und das Vertrauen zu schaffen, damit der öV wieder vermehrt genutzt wird.

Der öV ist hierzulande zentraler Pfeiler der Mobilität und muss gestärkt werden. In der laufenden CO₂-Revision sind für die LITRA die vorgesehenen Förderungen grenzüberschreitender Zugsreisen, inklusive Nachtzügen sowie CO₂-neutraler Antriebstechnologien bedeutend. Obwohl der öV heute nur 4 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs verursacht, soll der öV bis 2050 um 30 Prozent energieeffizienter und gänzlich klimaneutral werden (siehe [LITRA-Medienmitteilung Elektrobusse](#) vom 17.8.2020). Letztlich sind die Klimaziele aber nur zu erreichen, wenn sich der Modalsplit von aktuell 20 Prozent zugunsten des öV verbessert. Dafür soll der Bund nun konkrete Massnahmen zeigen.

In der Herbstsession wird sich die LITRA mit Nachdruck auch dafür einsetzen, dass die zur Entwicklung des öV nötigen Rahmenbedingungen konsequent weiterverfolgt und unterstützt werden. Das betrifft die Unterstützung der Leistungsvereinbarung Schienennetz 2021-2024 und die Verlängerung der Bundesbürgschaften im Regionalen Personenverkehr.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Corona: Ertragsausfälle im öV kompensieren
- Neues CO₂-Gesetz auf der Zielgeraden
- Mehr Geld zum Erhalt der Bahninfrastruktur 2021-2024
- Parlamentarische Initiative fordert Mobility Pricing
- Bürgschafts-Rahmenkredit im Regionalen Personenverkehr verlängern

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020

Corona: Ertragsausfälle im öV kompensieren

Die LITRA begrüsst das Massnahmenpaket des Bundesrats zur finanziellen Unterstützung des öV und des Schienengüterverkehrs. Die Massnahmen verhindern, dass die Corona-bedingten Einbussen den öV und den Schienengüterverkehr nachhaltig schädigen. Für die LITRA sind zwei Ergänzungen nötig: Unterstützung zugunsten des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs.

Am 28. April hatte die Verkehrskommission des Nationalrats eine [Motion](#) eingereicht, die den Bund für die Ertragsausfälle im öV in Pflicht nimmt. National- und Ständerat haben der Motion [am 5. Mai](#) und [am 6. Mai](#) gegen den Willen des Bundesrats zugestimmt. Am 1. Juli gab der Bundesrat seine Vorschläge in die [Vernehmlassung](#), am [12. August](#) verabschiedete er die [Botschaft](#) ans Parlament. Vorgesehen sind Massnahmen von rund 700 Millionen Franken für den öV und den Schienengüterverkehr.

Regionaler Personenverkehr und Fernverkehr

Bund und Kantone sollen im Regionalen Personenverkehr (RPV) die für 2020 und 2021 erwarteten Defizite mit je rund 290 Millionen Franken decken. Die Transportunternehmen müssen sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen – mit Kosteneinsparungen von rund 230 Millionen Franken und mit Reserven-Auflösungen von rund 220 Millionen Franken.

Die Ausfälle im Fernverkehr sind nicht Teil der Vorlage und werden im Rahmen der Eignerpolitik mit der SBB geklärt.

Kombinierter Verkehr und Schienengüterverkehr

Um negative Effekte im alpenquerenden kombinierten Verkehr abzufedern, sollen die Abgeltungen 2020 und 2021 unverändert bleiben. Bei geringeren Transportmengen steigt so die durchschnittliche Abgeltung je Sendung. Zudem sollen ungedeckte Kosten der Eisenbahnunternehmen auf Antrag bereits 2020 abgegolten werden können. Für die Rollende Landstrasse ist ein einmaliger Sanierungsbeitrag in der Höhe der Erlösausfälle geplant. Und rund 70 Millionen Franken sind für den Schienengüterverkehr vorgesehen, damit dieser seine Versorgungsfunktion in der Schweiz langfristig wahrnehmen kann.

Finanzierung der Bahninfrastruktur

Als Folge der Krise sind die Trassenerlöse der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) sowie die zweckgebundenen Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) markant gesunken. Um massive Einschnitte bei Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur zu vermeiden, will der Bundesrat 2020 auf die Schuldentilgung (Bevorschussung BIF) verzichten. Auch sollen 2020 neu zwei Drittel der Erlöse aus der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den BIF eingelegt werden. Zusätzlich wird 2020 die Möglichkeit genutzt, den BIF zu verschulden. Und schliesslich werden Nachträge zu bestehenden Leistungsvereinbarungen die Ertragsausfälle der ISB kompensieren.

Dank dieser Massnahmen und zusätzlich 330 Millionen Franken soll es in diesem und im nächsten Jahr beim Substanzerhalt und Ausbau des Bahnnetzes keine Einschränkungen geben.

Beiträge auch für Orts- und touristischer Verkehr

Darüber hinaus setzt sich die LITRA für den Ortsverkehr und den Touristischen Verkehr ein. Auch wenn der Bund diese Angebote nicht bestellt, sind sie nötig, damit die Transportketten im öV funktionieren. Analog zum RPV soll deshalb auch im Ortsverkehr das Prinzip der Defizitdeckung angewendet werden. Dabei trägt der Bund einen Drittel der Kosten. Und im Touristischen Verkehr soll der Bund der systemrelevanten Funktion des öV in Form einer Härtefallregelung finanziell Rechnung tragen.

Aufgrund der Dringlichkeit wird die Vorlage in der Herbstsession von beiden Räten beraten und gegebenenfalls bereinigt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.055 Geschäft des Bundesrates - Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020

Neues CO₂-Gesetz auf der Zielgeraden

Das totalrevidierte CO₂-Gesetz ist auf der Zielgeraden. In der Sommersession hat der Nationalrat die Totalrevision des Gesetzes zu Ende beraten und mit grosser Mehrheit angenommen. Die vorberatende Ständeratskommission weicht mit ihren Anträgen noch in wenigen, den Verkehr betreffenden Punkten vom Nationalrat ab.

Das geltende CO₂-Gesetz regelt die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020. Mit dem Ja zum Übereinkommen von Paris hat das Parlament 2015 unter anderem dem Ziel zugestimmt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Um das zu erreichen, bedarf es für die Zeit nach 2020 einer Totalrevision des geltenden CO₂-Gesetzes.

Nationalrat berücksichtigt ländliche Regionen

Der Nationalrat behandelte die vom Ständerat im Herbst 2019 neu aufgegleiste Vorlage in der Sommersession 2020. Gegenüber der Ständeratsversion hat die Grosse Kammer Massnahmen bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen präzisiert oder neu aufgenommen. Unter anderem hält der Nationalrat ausdrücklich fest, dass mit dem Klimafonds auch klimafreundliche Massnahmen in ländlichen und alpinen Regionen unterstützt werden können.

Einig bei Flugticketabgabe und Treibstoffpreisen

Der Nationalrat hat wie zuvor der Ständerat eine Flugticketabgabe beschlossen. Diese soll mindestens 30 und höchstens 120 Franken kosten und zur Hälfte in den neu geschaffenen Klimafonds fliessen. Gemäss Nationalrat dürfte der Benzin- und Dieselpreis wegen der verschärften Kompensationspflicht für Importeure steigen – bis 2024 höchstens um 10 Rappen pro Liter und ab 2025 höchstens um 12 Rappen. Verschärft werden auch die Vorgaben für Neuwagen. Hier besteht keine Differenz zum Ständerat.

Alle Sanktionsgelder für den Klimafonds

Anders als der Nationalrat will die vorberatende Ständeratskommission die Erlöse aus den finanziellen Sanktionen der Fahrzeugimporteure vollständig dem Klimafonds zukommen lassen. Der Nationalrat will

nur die Hälfte in den Klimafonds lenken und die andere Hälfte in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) einschiessen. Mit den Geldern aus dem Klimafonds werden Massnahmen zur Vermeidung von Klimaschäden finanziert.

Mehr öV und klimaneutrale Antriebe

Die Ständeratskommission unterstützt zwei weitere Entscheide des Nationalrats, die aus Sicht des öffentlichen Verkehrs bedeutend sind. Erstens soll sichergestellt werden, dass mit den Mitteln aus dem Klimafonds auch der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr – einschliesslich Nachtzüge – gefördert werden kann. Dafür sind jährlich maximal 30 Millionen Franken vorgesehen. Zweitens sollen CO₂-neutrale Antriebstechnologien im öV Unterstützung erhalten. Die Finanzierung ist über den Klimafonds geplant und über Gelder, die aus dem Verzicht der Mineralölsteuer-Rückerstattung für den öV frei werden. Diese Rückerstattung soll ab 2026 für Fahrzeuge im Ortsverkehr und ab 2030 für alle Fahrzeuge im konzessionierten Verkehr entfallen.

In der Herbstsession berät der Ständerat das Geschäft zum zweiten Mal. Es ist vorgesehen, dass die Räte die noch verbleibenden Differenzen im CO₂-Gesetz in dieser Herbstsession bereinigen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.071 Geschäft des Bundesrats. Totalrevision des CO₂-Gesetzes.](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020 Mehr Geld zum Erhalt der Bahninfrastruktur 2021-2024

Für Erhalt und Modernisierung des Schweizer Schienennetzes sollen zwischen 2021 und 2024 insgesamt 14,4 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Das sind 1,2 Milliarden mehr als in der nun endenden Vierjahresperiode. Das beantragt der Bundesrat dem Parlament für den Zahlungsrahmen zur Leistungsvereinbarung Bahninfrastruktur 2021-2024. Die Verkehrs- und die Finanzkommission des Nationalrats unterstützen den Vorschlag.

Mit dem Zahlungsrahmen erhalten die Bahnunternehmen Geld, um Gleise, Brücken oder Signalanlagen zu sanieren. Dadurch wird das Schienennetz in seiner Substanz erhalten, bei Bedarf modernisiert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Für 2021 bis 2024 sollen dafür 14,4 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Das sind 1,2 Milliarden Franken mehr als in der Vorperiode. Mit der Aufstockung sollen vor allem

- der gestiegene Unterhaltsbedarf bei Fahrbahn, Bahnhöfen, Sicherungsanlagen, Brücken und Tunnels,
- der Zusatzaufwand zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- sowie des Umwelt- und Naturschutzes gedeckt werden.

Grossteil für SBB-Netz vorgesehen

Mit 7,6 Milliarden Franken ist rund die Hälfte des Zahlungsrahmens für Unterhalt und Modernisierung des SBB-Netzes vorgesehen. Knapp 6 Milliarden sind für die Leistungsvereinbarungen mit den übrigen Bahnen reserviert. Für sogenannte Systemführerschaften sind 0,5 Milliarden Franken eingesetzt. Dabei handelt es sich um netz- und unternehmensübergreifende Aufgaben, welche die Transportunternehmen im Auftrag der Besteller übernehmen.

Bund legt Ziele für Transportunternehmen fest

Der Bund legt mit der Leistungsvereinbarung auch die Ziele für den Betrieb, die Erhaltung und die technische Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur fest. So erwartet der Bund als Eigner, dass die Bahnen die Sicherheit auf ihrem Schienennetz gewährleisten und

die Leistungsfähigkeit ihrer Netze sicherstellen. Sämtliche Ausgaben werden aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Auch Unterstützung für Schienengüterverkehr

Mit der Vorlage verknüpft ist auch ein Rahmenkredit über 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen zwischen 2021 und 2024. Der Kredit wird mit Mitteln der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiteren für den Strassen- und Luftverkehr reservierten Geldern finanziert.

Die LITRA hat sich bereit in der Vernehmlassung klar für die Vorlage des Bundesrates mit dem Zahlungsrahmen von 14,4 Milliarden Franken ausgesprochen. Eine Minderheit der Verkehrskommission des Nationalrats beantragt dem Rat den Zahlungsrahmen um 493 Millionen zu reduzieren.

Mit 18 zu 0 Stimmen bei 7 Enthaltungen empfiehlt die Verkehrskommission, die Vorlage anzunehmen. Die Empfehlung der Finanzkommission des Nationalrats fiel einstimmig aus.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.044 Geschäft des Bundesrats. Bahninfrastruktur, Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021-2024. Finanzierung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020 Parlamentarische Initiative. fordert Mobility Pricing

Mit einer Parlamentarischen Initiative wird der Bundesrat aufgefordert, ein umfassendes Mobility Pricing einzuführen. Es soll die klimafreundliche Mobilität belohnen und den Strassenbau reduzieren. Mit Mobility Pricing werden faire Preise für eine verantwortungsvolle Mobilität und eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen angestrebt.

Nach der Wirkungsanalyse des Bundesrats zu einem Mobility-Pricing-Pilotprojekt in Zug (vgl. unten) verlangt die Parlamentarische Initiative einen deutlichen Schritt vorwärts.

Eckwerte des anzustrebenden Mobility Pricings

Das geforderte Mobility Pricing soll verkehrsträgerübergreifend ausgestaltet sein. Es soll klimafreundliche Mobilität belohnen und den Strassenausbau eindämmen. Dank fairen und über die Tageszeit flexiblen Preisen soll die bestehende Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt werden. Sonderfaktoren wie Ausbaustandard, Umweltbilanz der Transportmittel und sozialer Status können berücksichtigt werden. Das Mobility Pricing soll ermöglichen, die auf Stosszeiten ausgelegten Infrastrukturbauten zu limitieren und Überkapazitäten ausserhalb der Stosszeiten zu vermeiden. Ein Mobility Pricing würde helfen, dieses Problem zu lösen, begründet Nationalrat Jürg Grossen als Initiant das Anliegen.

Bundesrat will Pilotprojekte ermöglichen

Der Bundesrat hatte Ende 2019 die Ergebnisse der [Wirkungsanalyse](#) von Mobility Pricing am Beispiel eines Pilotprojekts in der Region Zug zur Kenntnis genommen. Gemäss Analyse sank in den Spitzenstunden die Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) um 9 bis 12 Prozent, im öffentlichen Verkehr um 5 bis 9 Prozent.

Der Bundesrat hat die beiden Departemente UVEK und EFD beauftragt, ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Bestehende Steuerung und Abgaben sollen dabei durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe abgelöst und die rechtlichen Grundlagen für Pilotversuche von Mobility Pricing geschaffen werden.

Damit sollen Kantone und Gemeinden entsprechende Projekte durchführen können.

Hohe Komplexität und vielfältige Erwartungen

Die für das Mobility Pricing erforderlichen Technologien sind vorhanden, insbesondere auch was den Datenschutz betrifft. Die Umsetzung dürfte dennoch komplex sein, da die mit Mobility Pricing verknüpften Erwartungen sehr unterschiedlich sind. Für gewisse Akteure steht die Glättung der Verkehrsspitzen im Vordergrund. Andere sehen das Instrument als Mittel gegen ein zu grosses Mobilitätswachstum. Und wieder andere möchten damit den öffentlichen Verkehr fördern. Bei einer Umsetzung ist zudem auf die verschiedenen Zuständigkeiten (Bund, Kantone, Gemeinden) und auf die Sozialverträglichkeit zu achten. Um diese komplexen Fragen klären zu können, will der Bundesrat etappiert vorgehen.

Die Verkehrskommission des Nationalrats hat der parlamentarischen Initiative für die Einführung von Mobility Pricing mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gegeben. Dies unter anderem deshalb, weil die Arbeiten des Bundesrates bereits auf guten Wegen sind und eine parallele Gesetzgebung als wenig sinnvoll beurteilt wird.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.488 Parlamentarische Initiative. Einführung von Mobility-Pricing. Verantwortungsvolles Mobilitätsverhalten soll sich lohnen](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2020

Bürgschafts-Rahmenkredit im Regionalen Personenverkehr verlängern

Durch eine Staatsgarantie erhalten die Unternehmen günstigere Darlehen für die Beschaffung von Betriebsmitteln. Weil Bund und Kantone Leistungen im Regionalverkehr bestellen und abgelden, entstehen dadurch Einsparungen bei diesen Abgeltungen – eine klassische Win-win-Situation. Die LITRA unterstützt deshalb auch die Verlängerung dieser Bürgschaft bis 2030.

2010 hat das Parlament einen Bürgschaftsrahmenkredit in der Höhe von 11 Milliarden Franken für die Unternehmen des regionalen Personenverkehrs (RPV) beschlossen. Diese Unterstützung hat sich bewährt: Die öV-Unternehmen können so zinsgünstig Fremdkapital zur Finanzierung von Rollmaterial oder anderen Betriebsmitteln beschaffen. Die eingesparten Zinskosten entlasten Bund und Kantone als Besteller – und damit die Steuerzahlenden – um jährlich rund 10 Millionen Franken. Seit 2010 gab es keinen einzigen Zahlungsausfall, für den der Bund hätte geradestehen müssen.

Der Bundesrat möchte den Bürgschaftsrahmenkredit deshalb um weitere zehn Jahre bis Ende 2030 verlängern. Er hat am 5. Juni 2020 die Botschaft ans Parlament verabschiedet. Der Bundesrat erachtet die Solidarbürgschaft im RPV als vertretbar, da die Unternehmen dank der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten durch die öffentliche Hand über eine stabile Ertragslage verfügen. Die Verkehrskommission des Ständerats empfiehlt die Vorlage dem Plenum einstimmig zur Annahme.

Der Ständerat behandelt das Geschäft in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.053 Geschäft des Bundesrats. Regionaler Personenverkehr. Verlängerung des Bürgschafts-Rahmenkredits](#)