
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 21 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 31. Mai bis 18. Juni 2021

Bern, 19 | 05 | 2021

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr kann wieder mit etwas Zuversicht in die Zukunft schauen. Die vom Bundesrat angekündigten Lockerungen, der Impffortschritt in der Bevölkerung und vor allem das Bedürfnis der Menschen, sich endlich wieder freier bewegen und reisen zu können, wird sich schon bald positiv auf die Nachfrage im öV auswirken. Denn gemäss verschiedenen Studien haben sich die Schutzkonzepte im öV bewährt, was für das weitere Vertrauen der Reisenden in den öV entscheidend sein wird.

Da die Erlöse der Transportunternehmen allerdings eingebrochen sind, bringt dies unmittelbar schmerzliche finanzielle Verluste mit sich. Diese müssen durch die öffentliche Hand abgegolten werden. Entsprechende Vorstösse für die Finanzierung des öV werden in der Sommersession im Parlament behandelt. Das Angebot im öffentlichen Verkehr muss attraktiv bleiben und darf nicht eingeschränkt werden. Je attraktiver der öV bleibt, desto rascher wird sich auch die Ertragsseite wieder erholen. Und vor allem bleibt der öV so gut aufgestellt, damit er in Zukunft eine noch tragendere Rolle in der Mobilität einnehmen kann. Die LITRA ist denn auch bestrebt, in den nächsten Monaten die richtigen Weichen für den starken öV der Zukunft zu stellen.

So wollen wir in unserer kommenden Sessionsveranstaltung den Blick auf die Zukunft des Personenverkehrs werfen: Wie sehen die Perspektiven für den öV bis ins Jahr 2050 aus? Diese Diskussionen erfolgen just nach der Volksabstimmung zum CO₂-Gesetz, welches von der LITRA unterstützt wird. Der internationale Schienenverkehr, das Nachtzugangebot, die Umrüstung von Dieselloks im Güterverkehr und die Elektrifizierung der Busflotten sollen mit Geldern des Klimafonds vorangetrieben werden. Zudem sollen, nicht zuletzt weil ein grosser Teil der Gelder des neu vorgesehenen Klimafonds aus der Flugticketabgabe kommt, die Bestrebungen im Luftverkehr gefördert werden, beispielsweise für die Entwicklung und Vergünstigung emissionsarmer Treibstoffe.

In unserer letzten verkehrspolitischen Vorschau haben wir über [vier gleich lautende Motionen](#) zum Anteil des öV am Gesamtverkehr vorgestellt. Gemäss diesen wird der Bundesrat aufgefordert, einen Massnahmenplan zu erarbeiten, um den öV zu stärken und den Modalsplit zu dessen Gunsten zu verschieben. Dieses für die LITRA und den öV zentrale, langfristig orientierte Anliegen, wird in der Sommersession im Nationalrat behandelt.

Ich danke Ihnen für Ihre wertvolle Unterstützung der LITRA und des öV in der Schweiz. Gute Lektüre!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im 2021 sichern
- Für ein unterirdisches Transportnetz für kleinteilige Güter
- Kein Stopp der SBB-Immobilienprojekte
- Steigerung der Attraktivität von internationalen Schienenpersonenverkehrs und Nachtzügen
- Monitoring der Kundennachfrage nach Einführung der Flugticketabgabe
- Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im 2021 sichern

Die beiden Verkehrskommissionen des National- und Ständerats wollen den Bundesrat mit zwei Motionen beauftragen, rasch die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen und die nötigen finanziellen Mittel bereitzustellen, damit der öffentliche Verkehr auch in den kommenden Jahren auf hohem Niveau funktionieren kann.

Die Coronapandemie und die Massnahmen zu deren Eindämmung treffen den öffentlichen Verkehr auch in diesem Jahr massiv. Finanziell kommt erschwerend hinzu, dass nach den grossen Verlusten im letzten Jahr viele Transportunternehmen ihre Reserven aufgebraucht haben und der Spielraum für weitere Effizienzsteigerungen klein ist. Bund und Kantone müssen deshalb nicht nur im regionalen Personenverkehr, sondern auch im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr eine zuverlässige Finanzierungsperspektive aufzuzeigen.

Gleiche Regelungen wie im 2020 übernehmen

Der Bundesrat wird folglich aufgefordert, mit einer Revision des PBG zu ermöglichen, dass der Bund Beiträge an die im öffentlichen Verkehr entstandenen und weiter entstehenden finanziellen Lücken des Jahres 2021 leisten kann. Dabei sollen für den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr die für das Jahr 2020 im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise ([20.055](#)) beschlossenen Regelungen möglichst inhaltlich gleichlautend auf das ganze Jahr 2021 ausgedehnt werden.

Prüfung einer Unterstützung für den Fernverkehr

Auch im Fernverkehr, der eigenwirtschaftlich funktioniert, drängt sich aufgrund der dramatischen Lage die Prüfung von möglichen Unterstützungsmassnahmen auf. Im Schienengüterverkehr wurden bereits im letzten Jahr die nötigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen, der Bundesrat soll nun die entsprechenden finanziellen Mittel dem Parlament beantragen.

Der Nationalrat und der Ständerat behandeln die Motionen in der Sommersession. Minderheiten in beiden Kommissionen beantragen, die Motionen abzulehnen. Die LITRA erachtet eine weitere finanzielle Unterstützung des öV im 2021 als unerlässlich und unterstützt beide Motionen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.3459 Covid-19. Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im ÖV auch fürs Jahr 2021](#), [21.3460 Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021](#), [21.3593 Covid-19: Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öV auch fürs Jahr 2021](#), [21.3594 Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021 Für ein unterirdisches Transportnetz für kleinteilige Güter

Mit dem neuen Bundesgesetz zum unterirdischen Gütertransport werden die Voraussetzungen zur Realisierung des Projekts Cargo sous terrain geschaffen. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an Bau und Betrieb der Gütertransportanlagen ist nicht vorgesehen. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) unterstützt das Vorhaben einstimmig.

Das Projekt Cargo sous terrain sieht einen unterirdischen dreispurigen Tunnel zwischen wichtigen Logistikzentren der Schweiz vor. Darin sollen Güter transportiert und dann vollautomatisch mit Liften entnommen werden können. Geplant ist ein Netz von 500 Kilometern, das bis 2045 fertiggebaut sein soll. Die Erstellungskosten werden auf 30 bis 35 Milliarden Franken veranschlagt. Für die Planung und Finanzierung ist die Aktiengesellschaft Cargo sous terrain verantwortlich. Zu den Hauptaktionären gehören die Post, Swisscom, SBB Cargo, Coop, Migros, die BKW, die Vaudoise und die Mobilair.

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Das Bewilligungsverfahren für die Realisierung des Projekts Cargo sous terrain lehnt sich an das Eisenbahngesetz (EBG) an. Die geplante unterirdische Gütertransportanlage wird als eigenständiger Bereich in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Die Betreiber unterstehen dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung und müssen ihre Transportpflicht wahrnehmen und den Zugang zu gleichen Bedingungen ermöglichen.

Kommission beantragt einzelne Anpassungen

Die Verkehrskommission des Ständerats hat einzelne Präzisierungen am Gesetzesentwurf vorgenommen. Die RailCom soll keine Entscheidungsgewalt erhalten, wenn es um Streitigkeiten über Preise von Cargo sous terrain geht. Weiter sollen der Schutz der Eigentümerrechte bei Enteignungen nicht ausgedehnt werden. Ausserdem soll das Bundesamt für Verkehr (BAV) von der Gesellschaft angemessene Sicherheiten für einen Rückbau verlangen.

Die überarbeitete Botschaft wird in der Sommersession vom Ständerat als Erstrat behandelt. Die LITRA unterstützt die Vorlage.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.081 Unterirdischer Gütertransport. Bundesgesetz](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021 Kein Stopp der SBB-Immobilienprojekte

Der Bundesrat soll die Verschuldungsobergrenze der SBB vorübergehend anheben. Nur so könnten die fast 40 Immobilienprojekte der SBB realisiert werden, die als Folge der Coronapandemie ursprünglich hätten sistiert werden sollen. Das fordert die Finanzkommission des Ständerats in einer Motion. Der Bundesrat sieht nach den jüngsten Entwicklungen keinen Handlungsbedarf und lehnt die Motion deshalb ab.

Es sei kontraproduktiv, in der jetzigen Situation fast 40 Immobilienprojekte auf Eis zu legen und so 700 Millionen Franken Investitionen zu kürzen, begründet die Kommission ihre Forderung. Die Projekte seien bereits öffentlich aufgelegt worden und ihre Wirtschaftlichkeit sei erwiesen. Eine Sistierung zum jetzigen Zeitpunkt hätte erhebliche Auswirkungen auf die Rentabilität der Projekte. Auch sei unklar, ob die Auftragnehmer ihren Verpflichtungen weiterhin nachkommen werden. Eine Weiterführung von weit fortgeschrittenen Immobilienprojekten sei die beste und kostengünstige antizyklische Politik nach dem Schock durch die Corona-Pandemie.

Immobilienprojekte werden nicht sistiert

Beim Bundesrat findet die Forderung, die Verschuldungsobergrenze anzuheben, wenig Gehör. Das Problem mit dem Planungsstopp sei inzwischen entschärft: Die SBB habe Gespräche mit dem Eigner geführt und die Finanzierungsmodalitäten für Beschaffungen anpassen können. So gebe es neuen finanziellen Spielraum und die bedrohten Immobilienprojekte könnten nun doch realisiert werden. Eine vorübergehende Anhebung der Verschuldungsgrenze sei daher nicht erforderlich.

Bundesrat will strategische Ziele nicht anpassen

In den aktuell geltenden strategischen Zielen liegt die Verschuldungsobergrenze beim 6,5-fachen des EBITDA. In der Zielformulierung seien temporäre Überschreitungen der Verschuldungsgrenze explizit vorgesehen, schreibt der Bundesrat in seiner Stellungnahme weiter. Der Bundesrat erklärt, er werde die finanzielle Entwicklung der SBB eng verfolgen und bei Bedarf Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB prüfen. Sobald die Ziele 2023-2026 für die SBB festgelegt werden, soll auch eine Anpassung der Verschuldungsgrenze geprüft werden. Ausserdem sei die Nettoverschuldung in der Vergangenheit trotz hoher Gewinne kontinuierlich gestiegen. Unternehmerische Massnahmen zur Stabilisierung der Verschuldung seien deshalb unumgänglich.

Der Ständerat hat die Motion mit 30 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. Nun kommt das Geschäft in den Nationalrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.3023 Kein Stopp der Immobilienprojekte der SBB, damit dem Bund und der Wirtschaft keine zukunftsweisenden und rentablen Projekte entgehen](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021 Steigerung der Attraktivität von internationalen Schienenpersonenverkehrs und Nachtzügen

Der internationale Schienenverkehr und Nachtzug-Angebote können dazu beitragen, in Europa eine klimaschonende Mobilität zu fördern und die CO₂-Emissionen im Verkehr zu senken. Zwei Vorstösse – eine Motion und ein Postulat – fordern eine Stärkung der internationalen Zugverbindungen. Der Nationalrat behandelt beide in der Sommersession.

Mit der Motion 19.4614 wird der Bundesrat aufgefordert, einen Ausbauplan für internationale Verbindungen auszuarbeiten. Im Gegensatz zum Angebots- und Infrastrukturausbauten im Inland, gebe es ein solches mittel- und langfristiges Konzept für den internationalen Schienenverkehr bisher nicht. Das Konzept soll Ziele zu folgenden Aspekten umfassen: Tages-/Direktverbindungen in europäische Städte, Nachtzug-Konzept, Erschliessung der grenznahen Agglomerationen. Zudem soll aufgezeigt werden, wie diese Ziele erreicht werden. Die Motion wird im Nationalrat bekämpft und ist für die Sommersession traktandiert.

Wie Nachtzüge fördern?

Wie kann das Nachtzugangebot wieder attraktiver und breiter werden? In einem weiteren Vorstoss wird der Bundesrat beauftragt, diese Frage zu prüfen. Mehrere europäische Länder fördern Nachtzugverbindungen im Rahmen ihrer Klimaschutzprogramme, so Schweden, Österreich und die Niederlande. Durch die grössere Bedeutung von Nachhaltigkeit habe der Nachtzugverkehr grosses Wachstumspotential.

Um den Ausbau des Nachtzugangebots ernsthaft anzugehen, brauche es eine politische Diskussion darüber, inwieweit die Schweiz bereit ist, diesen Ausbau finanziell zu fördern. In einem Bericht soll der Bundesrat aufzeigen, wie andere europäische Länder das Nachtzugangebot finanziell fördern und welche Anreize und Fördermittel, etwa aus dem Emissionszertifikatehandel, dafür eingesetzt werden könnten.

Das Postulat ist im Nationalrat bekämpft. Es soll in der Sommersession behandelt werden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.4614 Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs](#), [19.3643 Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachtzug-Angeboten](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021 Monitoring der Kundennachfrage nach Einführung der Flugticketabgabe

Wie entwickeln sich die Zahl der Flugpassagiere und die Flugbewegungen am Flughafen Basel-Mülhausen nach der Einführung einer Schweizer Flugticketabgabe? Mit einem Monitoring soll dies beobachtet werden. Der Ständerat hat die Motion zur Einführung eines solchen Monitorings einstimmig eingenommen, nun geht sie an den Nationalrat.

Der Flughafen Basel-Mülhausen ist in einen schweizerischen und einen französischen Sektor unterteilt. Die Schweiz plant im Rahmen des CO₂-Gesetzes, das am 13. Juni zur Abstimmung gelangt, eine Flugticketabgabe, die nur für Flüge unter Schweizer Verkehrsrechten gelten wird. Dadurch kann es zu einer Verlagerung hin zu Flügen unter französischen Verkehrsrechten kommen, denn die Flugticketabgabe kann so einfach umgangen werden. Befürchtet wird ausserdem eine Verlagerung von Flügen von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mülhausen.

Sinkende Mitsprache befürchtet

Derzeit werden nur 8 Prozent der Flüge ab Basel-Mülhausen unter französischen Verkehrsrechten abgewickelt. Bei einer starken Verschiebung dieses Verhältnisses hin zu Flügen unter französischen Verkehrsrechten könnten der Einfluss und die Mitsprache der Schweiz am Flughafen sinken, was sich negativ auf den Betrieb und insbesondere die Nachtflugsperrung auswirken könnte.

Monitoring soll Entwicklung aufzeigen

Die Motion fordert den Bundesrat auf, zwölf Monate nach Inkrafttreten der Flugticketabgabe ein erstes Monitoring vorzulegen. Danach soll dem Parlament jährlich Bericht erstattet werden. Der Ständerat hat der Motion in der Wintersession 2020 oppositionslos zugestimmt. Nun geht der Vorstoss an den Nationalrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3946 Monitoring über die Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2021

Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt

Wie kann in der Schweizer Schifffahrt CO₂ eingespart werden? Diese Frage soll der Bundesrat klären. Weltweit ist das Potenzial zur CO₂-Reduktion in der Schifffahrt sehr gross: Denn die Schifffahrt ist heute für 2 bis 3 Prozent der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich - vergleichbar mit der Luftfahrt.

Die Mitgliedstaaten der internationalen Schifffahrtsorganisation haben sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 die CO₂-Emissionen mindestens zu halbieren. Auch die Schweiz soll ihren Beitrag an die Reduktion leisten. Zudem gebe es bereits heute viele funktionierende Beispiele: In Norwegen verkehren beispielsweise Fähren mit Elektroantrieb, die 95% weniger CO₂ ausstossen und 80% günstiger betrieben werden können als herkömmliche Fähren.

Der Bundesrat soll in einem Bericht aufzeigen, wie gross das Klimaschutzpotential der Schweizer Schifffahrt ist, welche Massnahmen dafür er zu treffen bereit ist und wie eine Verschärfung technischer Vorschriften den Umstieg auf nachhaltigere Antriebe beschleunigen kann.

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Im Nationalrat wird das Postulat bekämpft.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.3485 Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt](#)