
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 22 Herbstsession der eidgenössischen Räte, 12. – 30. September 2022

Bern, 06 | 09 | 2022

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Die Politik hat mit dem weitgehenden Aufrechterhalten des öV-Angebots während der Corona-Pandemie Weitsicht bewiesen. Dies zahlt sich nun eindrücklich aus: Gemäss [Quartalsreporting](#) sind die von Personen zurückgelegten Schienenkilometer wieder nahe am Niveau vor der Krise. Diese Normalisierung kommt rascher voran als vor einigen Monaten erwartet und bringt wichtige Einnahmen für die Transportunternehmen. Die Branche hat mit zahlreichen Massnahmen massgeblich dazu beigetragen, dem geänderten Mobilitätsverhalten Rechnung zu tragen, um so die Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen. Viel bleibt aber zu tun: die ganze öV-Branche arbeitet intensiv daran, noch mehr Leute in den öV zu bringen.

Anders verhält sich die Situation bei der Luftfahrt, wo die Kapazitäten massiv zurückgefahren und schmerzliche Restrukturierungsmassnahmen ergriffen wurden. Der Bundesrat musste die Fluggesellschaft SWISS im Frühling 2020 zudem bei der Überbrückung von Liquiditätsengpässen mit Bürgschaften unterstützen. Diese Kredite konnten zwar per Ende Mai 2022 [vorzeitig und vollständig zurückgezahlt](#) werden. Doch stand in den letzten Wochen der grosse Personalabbau, der in der Luftfahrt erfolgte, dem raschen Wiederaufschwung im Weg.

Die Situation des öV bleibt in den nächsten Monaten trotz den positiven Entwicklungen angespannt. Die Kombination von verschiedenen Herausforderungen zur gleichen Zeit - Energieversorgung, Lieferschwierigkeiten, Inflation oder Fachkräftemangel - verunmöglichen seriöse Prognosen. Politisch setzt sich die LITRA mit Nachdruck dafür ein, die für den öV wichtigen Geschäfte weiter voranzutreiben, namentlich die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe und die Zukunft des Binnengüterverkehrs.

Bei der LITRA dominiert trotz allen Unsicherheiten die Zuversicht: der öV hat sich in den vergangenen zwei Jahren als sehr resilient und widerstandsfähig erwiesen. Deshalb sind wir überzeugt, dass die öV-Branche sich auch den aktuellen Herausforderungen stellen kann. Alle Beteiligten müssen wiederum dazu beitragen, gute Lösungen zu finden, damit die bestehenden Rahmenbedingungen für den öV weiter optimiert und verbessert werden. Die Auswirkungen des Klimawandels sind immer deutlicher erkennbar. Insbesondere der Mobilitätssektor muss rasch klimaneutral werden. Dies kann nur gelingen, wenn der öV seinen Anteil am Gesamtverkehr mit attraktiven und innovativen Angeboten erhöht.

Nun wünsche ich Ihnen, geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser, eine gute Lektüre und danke für Ihre Unterstützung für die LITRA und den öffentlichen Verkehr!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Revision des Personenbeförderungsgesetzes
- Förderung nichtfossiler Verkehrsträger im öV
- Zwei Motionen zur Verlagerungspolitik des Bundes
- ÖV-Anbindung bei Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusanlagen
- LITRA-Verkehrszahlen

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2022 Revision des Personenbeförderungsgesetzes

Die Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) ist auf der Zielgeraden. Nach der zweiten Lesung im Nationalrat in der Sommersession verbleiben vier Differenzen zum Ständerat, der das Geschäft in der Herbstsession behandeln wird. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) hat sich zuletzt im August und September 2022 mit der Revision befasst.

Stossrichtung der Vorlage

Mit der Änderung des PBG soll das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV) vereinfacht und der Service public gestärkt werden. Kernelemente sind mehrjährige Zielvereinbarungen der Besteller mit den Transportunternehmen, ein nationales Benchmarking für mehr Transparenz und Effizienz im RPV und eine neue digitale Bestellplattform zur Vereinfachung und Harmonisierung des Bestellverfahrens. Dank der Revision werden verbesserte Vorgaben für die Verwendung von Subventionen gesetzlich verankert, unter anderem wird ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben.

Über das mit der Revision angepasste Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr können Pilotprojekte und Prototypen vom Bund künftig direkt unterstützt werden. Innovationspartnerschaften sind auch mit Universitäten oder Privatfirmen möglich. National- und Ständerat haben zudem beschlossen, dass die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs vergünstigte Tickets für reisende Schulklassen während der obligatorischen Schulpflicht anbieten müssen. Die Branche hat bereits darauf reagiert und vergünstigte Schultageskarten eingeführt.

Ebenfalls einig sind sich die Räte, dass konzessionierte öV-Unternehmen eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur betreiben und dabei u.a. die diskriminierungsfreien Bedingungen durch Dritte regeln müssen. Einigkeit besteht schliesslich darin, dass Bund und Kantone ungedeckte Kosten für historisches Rollmaterial neu abzugelten haben.

Vier verbleibende Differenzen

Noch nicht einig sind sich die Räte beim **Gewinnverbot** für subventionierte Unternehmen im Regionalverkehr: Während der Nationalrat ein explizites Gewinnverbot festschreiben will, wollte der Ständerat bisher Ausnahmen ermöglichen. Die KVF-S beantragt dem Ständerat an seiner Version festzuhalten.

Eine weitere Differenz betrifft die Verwendung allfälliger **Überschüsse der Transportunternehmen**: Mindestens zwei Drittel eines Überschusses sollen gemäss Nationalrat wie bisher der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zugewiesen werden. Der Ständerat wollte bisher, dass nur ein Drittel in die Spezialreserve geht, ein zweites Drittel soll der Besteller an die Abgeltung des Folgejahrs anrechnen können.

Eher sprachlicher Natur sind zwei weitere Differenzen. Weitgehend einig sind sich die Räte, wie bei der Vergabe der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebote die vorteilhafteste Offerte zu ermitteln ist. Der Nationalrat hat in der Sommersession an seiner Position festgehalten, dass das vom Ständerat bevorzugte Kriterium "Umweltverträglichkeit" durch den Begriff "**Nachhaltigkeit**" ersetzt werden soll. Die KVF-S beantragt ihrem Rat nun, sich dem Nationalrat anzuschliessen.

Eine letzte Differenz betrifft die zweijährigen **Angebotsvereinbarungen** zwischen Besteller und Transportunternehmen, die auch mit Einführung der mehrjährigen Zielvereinbarungen beibehalten werden. Der Ständerat wollte bisher, dass die Angebotsvereinbarungen jeweils spätestens sechs Monate vor Fahrplanwechsel abgeschlossen werden. Für den Nationalrat ist ausreichend, wenn sie "im Voraus" festgelegt werden. Die KVF-S beantragt auch hier, dass sich der Ständerat dem Nationalrat anschliesst.

Die Bereinigung der letzten Differenzen und die Schlussabstimmung werden in der Wintersession stattfinden. Wird gegen die Revision kein Referendum ergriffen, obliegt es dem Bundesrat, die Anpassungen im PBG auf Verordnungsstufe zu konkretisieren und den Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2022 Förderung nichtfossiler Verkehrsträger im öV

Dem öV soll eine Vorbildrolle zukommen, wenn es um die Erreichung des Ziels von Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 im Mobilitätsbereich geht. Gefordert ist insbesondere der Strassen-öV. Das Parlament will deshalb eine Förderung nichtfossiler Verkehrsträger im öffentlichen Busverkehr einführen. Während der Bundesrat prüft, wie sich dies im Rahmen der neuen Revision des CO₂-Gesetzes umsetzen lässt, will die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) rasch handeln und hat einer parlamentarischen Initiative Folge gegeben.

Der öffentliche Verkehr ist energieeffizient und klimafreundlich: Weniger als 4% der CO₂-Emissionen, die durch den Verkehr in der Schweiz verursacht werden, entfallen auf den öV. Hauptsächlich für den CO₂-Ausstoss verantwortlich sind Dieselbusse. Die Umstellung der Dieselbusflotte in der Schweiz auf nichtfossile Verkehrsträger bleibt eine grosse Herausforderung. Zum einen fallen hohe Investitionen bei der Anschaffung der Fahrzeuge an, zum anderen muss die entsprechenden Ladeinfrastruktur erstellt und finanziert werden.

Angenommene Kommissionsmotion

Im März 2021 zeigte der Bundesrat in einem Postulatsbericht auf, welche Herausforderungen bei der Umstellung auf nichtfossile Verkehrsträger im Strassen-öV zu überwinden sind. Als Reaktion auf diesen Bericht und nachdem das totalrevidierte CO₂-Gesetz im Juni 2021 abgelehnt worden war, reichte die KVF-N im August 2021 eine Kommissionmotion ein: Diese verlangt, dass der Bundesrat nach Instrumenten sucht, um die Umstellung auf nichtfossile Antriebe zu beschleunigen. Die Mineralölsteuerbefreiung für den öV sei zu befristen und die dadurch entstehenden steuerlichen Mehreinnahmen soll der Bund zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger im Strassen-öV einsetzen. Der Ständerat hat die Motion in der Sommersession 2022 als Zweitrat angenommen.

Möglicher Vorschlag des Bundesrats

Während das Parlament die Motion behandelte, schickte der Bundesrat im Dezember 2021 eine neue Revision des CO₂-Gesetzes in die Vernehmlassung. Darin schlug er ebenfalls vor, die Rückerstattung der

Mineralölsteuer für den öV aufzuheben und unter anderem elektrisch angetriebene Busse zu fördern. In Kürze wird er die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden.

Neue Kommissionsinitiative

Die KVF-N hat die Botschaft des Bundesrates nicht abgewartet. Nach der Sommersession 2022 hat sie eine parlamentarische Initiative eingereicht, die konkrete Eckwerte für eine befristete Anschubfinanzierung für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben im Strassen-öV enthält. Für die Finanzierung der Massnahme will auch die KVF-N die Mineralölsteuerbefreiung für den öV befristen. Die zusätzlichen Steuereinnahmen soll der Bund vollumfänglich für die Anschubfinanzierung einsetzen. Nun ist es an der Schwesterkommission des Ständerats, zu entscheiden, ob sie der parlamentarische Initiative Folge gibt. Ist dies der Fall, erhält die KVF-N den Auftrag, einen Erlässentwurf auszuarbeiten.

Die LITRA fordert eine rasche Umstellung des Strassen-öV auf umweltfreundliche Antriebe. Dazu ist eine substanzielle, administrativ einfache, rasch durchführbare und befristete Anschubfinanzierung durch den Bund notwendig und zweckmässig. Mit der geplanten Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung für den öV wird ein Fehlanreiz beseitigt, der bisher die fossilen Treibstoffe begünstigt hat. Mit dieser Aufhebung werden dem öV aber in erheblichem Ausmass Mittel entzogen (rund CHF 85 Mio. pro Jahr). Deshalb ist es wichtig, dass der Bund die steuerlichen Mehreinnahmen vollumfänglich in die Dekarbonisierung der betroffenen öV-Bereiche investiert: Ohne finanzielle Unterstützung wird eine rasche und flächendeckende Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe im öV nicht zu bewerkstelligen sein.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 19.3000](#)

[21.3977 Motion. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr](#)

[22.452 Pa.Iv. Anschubfinanzierung für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben im Strassen-öV durch den Bund](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2022 Zwei Motionen zur Verlagerungspolitik des Bundes

Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. In keinem anderen Land der Alpenachse ist der Anteil des Schienengüterverkehrs annähernd so hoch wie in der Schweiz. Doch um das Verlagerungsziel von jährlich höchstens 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen zu erreichen, sind weitere Massnahmen notwendig. Zwei Motionen, die der Nationalrat in der Frühjahrsession annahm und der Ständerat in der Herbstsession behandelt, enthalten entsprechende Forderungen.

Der Anteil der Bahn am gesamten Gütertransport durch die Alpen hat im Jahr 2021 mit knapp 75% den höchsten Wert seit 30 Jahren erreicht. Dies beweist, dass die Instrumente der Verlagerungspolitik greifen. Das in der Verfassung festgeschriebene Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen pro Jahr wird aber weiterhin um 30% verfehlt. Damit der Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz erreicht werden können, braucht es weitere Massnahmen, die den Schienengüterverkehr durch die Alpen stärken.

Zwei entsprechende Motionen behandelt der Ständerat in der Herbstsession:

1. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg: Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr des NEAT-Zubringers "südliche deutsche Rheinstrecke" zu beseitigen. Dazu soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Eine Schweizer Mitfinanzierung sei zu prüfen.
2. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken: Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, Neuverkehre und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber

hohem Verlagerungspotenzial gezielt zu fördern. Es wird mit zusätzlichen Kosten von 10 bis 15 Millionen Franken pro Jahr gerechnet, die über eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs finanziert werden sollen.

Der Bundesrat beantragte im Februar 2022 die Annahme der beiden Motionen. Der Nationalrat stimmte in der Frühlingssession beiden Vorstössen zu. Im April 2022 hat die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) ihrem Rat oppositionslos die Annahme beantragt. Folgt der Ständerat in der Herbstsession dem Antrag seiner Kommission, ergeht der Auftrag zur Umsetzung an den Bundesrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3000 Mo. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg](#)

[22.3013 Mo. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2022 ÖV-Anbindung bei Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusanlagen

Der öV ist ein wichtiger Teil der klimafreundlichen Mobilität der Zukunft. Das Parlament hat den Bundesrat deshalb letztes Jahr beauftragt, aufzuzeigen, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden kann. Ein zusätzliches Postulat zur Stärkung des öV kommt in der Herbstsession in den Nationalrat: Darin geht es um verbesserte raumplanerische Bedingungen für den öV bei verkehrsintensiven Angeboten und Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich.

In der langfristigen Klimastrategie der Schweiz von 2021 hat der Bundesrat festgehalten, dass die Schweiz ab 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen soll (Netto-Null Treibhausgasemissionen). Für den Verkehrssektor ist das eine Herkulesaufgabe: Der Anteil des Verkehrs am Gesamtausstoss der Treibhausgase in der Schweiz betrug 2020 knapp 32 Prozent (gemäss Treibhausgasinventar der Schweiz).

ÖV-Anteil am Gesamtverkehr erhöhen

Der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung: Er ist energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht auf der Schiene keine und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Seit 2010 verharrt der Anteil des öV am gesamten Personenverkehr allerdings bei rund einem Fünftel – bezogen auf die Nachfrage (Personenkilometer). Die Schweiz muss folglich das Potenzial des öV besser nutzen. Vor diesem Hintergrund nahm das Parlament in der Wintersession 2021 vier gleichlautende Motionen an, die den Bundesrat dazu auffordern, einen Massnahmenplan zu erarbeiten, um den Modalsplit im Verkehr zu Gunsten des öV zu verschieben.

Raumplanerische Bedingungen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich verbessern

Auch bei verkehrsintensiven Angeboten und Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich gilt es, den Anteil des öV zu erhöhen (z.B. bei Einkaufszentren, Stadien, Freizeitzentren und in Tourismusregionen). Das erfordert verbesserte raumplanerische Bedingungen: Nur wenn eine attraktive Anbindung an den öV besteht, wird der öV entsprechend benutzt.

Nationalrat Martin Candinas hat deshalb im Juni 2022 ein Postulat eingereicht. Der Bundesrat soll für verkehrsintensive Angebote und Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich darlegen, mit welchen gesetzlichen Anpassungen und Anreizen der Anteil des öV am Verkehrsaufkommen massgeblich erhöht werden kann. Ebenso sollen Kriterien entwickelt werden, damit solche verkehrsintensiven Anlagen nur an Standorten erstellt werden, die mit dem öV mit verhältnismässigem Aufwand attraktiv erschlossen werden können.

Erwähnenswert ist die Entstehungsgeschichte des Postulats: Die Grundlagen wurden im Januar 2022 in einem sogenannten Policy-Sprint erarbeitet. In diesem Policy-Sprint entwickelten Parlamentarierinnen und Parlamentarier in einem begrenzten Zeitrahmen gemeinsam mit Personen aus der Verwaltung, der Wissenschaft, der Zivilgesellschaft und der Privatwirtschaft Lösungsvorschläge zu verkehrspolitischen Herausforderungen (weitere Informationen: www.expeditionzukunft.ch/sprint-verkehr).

Der Bundesrat hat im August 2022 die Annahme des Postulats beantragt. Sofern am letzten Tag der Herbstsession kein Antrag auf Diskussion gestellt wird, gilt das Postulat als angenommen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.4443 / 19.4444 / 19.4445 / 19.4446 Motion. Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr](#)

[22.3640 Postulat. Raumplanerische Bedingungen für Anlagen im Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusbereich verbessern](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2022

LITRA-Verkehrszahlen: wo steht die Mobilität in der Schweiz nach der Corona-Pandemie?

Die [LITRA-Verkehrszahlen](#) informieren seit fast 30 Jahren – in unterschiedlichen Erscheinungsformen – über grundlegende Fakten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die jüngste Ausgabe ist gerade erschienen. Sie zeichnet die wechselvolle Entwicklung der Mobilität in den vergangenen Jahren nach.

Der öffentliche Verkehr hat zwei herausfordernde Jahre hinter sich. Statt Anteile am Modalsplit zu gewinnen und zu einer klimafreundlicheren Gesamtmobilität beizutragen, hat seit 2020 eine Rückverlagerung stattgefunden. Die Nachfrage ging im gesamten öV – so zeigen es die Verkehrszahlen – um rund ein Drittel zurück. Das Verkehrsvolumen im motorisierten Individualverkehr nahm um rund 15% ab (vgl. S. 8 der Verkehrszahlen). Der drastische Einschnitt zeigt sich auch in den Ticketverkäufen: Die Zahl der Einzeltickets nahm um 25% zu, während die Zahl der GA-AbonnentInnen um 20% zurückging. Ausserdem lässt sich eine starke Verschiebung in Richtung digitaler Absatzkanäle feststellen (vgl. S. 32/33).

Ebenfalls stark von den Corona-Einschränkungen getroffen wurde der Luftverkehr. Die Nachfrage an den drei Landesflughäfen ging 2020 um mehr als 70%, 2021 um 66% zurück – im Vergleich zu 2019 (vgl. S. 14). Die LITRA informiert seit dem vergangenen Jahr halbjährlich über die Nachfrage im Luftverkehr und erhält dafür von den Landesflughäfen detaillierte Daten zur Nachfrage, zur Fracht und zu den Flugbewegungen.

Der Schienengüterverkehr hat sich während der Corona-Pandemie als robust erwiesen. Schon kurz nach Ausbruch der Pandemie 2020 erreichte er wieder Vorkrisenniveau und hat seither sogar zugelegt (vgl. S. 16). Ein wichtiges Rückgrat für die Versorgung in Europa auch während der Krise ist und war der Kombinierte Verkehr durch die Alpen (vgl. S. 20/21). Die Schweiz ist führend, was die Verlagerung des Güterverkehrs im Transitbereich angeht.

Die Corona-Unterstützungsmassnahmen, die die Verkehrspolitik in den Jahren 2020 und 2021 stark beschäftigt haben, sind ebenfalls abgebildet in den Verkehrszahlen. Sie betragen im Jahre 2021 210 Millionen Franken und wurden zur Unterstützung des Regionalen Personenverkehrs, des Ortsverkehrs, des Güterverkehrs, des touristischen Verkehrs und für den Autoverlad ausgerichtet (vgl. S. 24/25).

Nach Corona ist es Zeit, vorwärtszuschauen. Denn die Vorteile des öV liegen auf der Hand: Er ist energieeffizient, bald klimaneutral und hat als Massentransport in einem Land mit zunehmender Verdichtung in Siedlungsgebieten eine zentrale Rolle. Diesen Aspekten des öV widmen wir fortan mehr Aufmerksamkeit. Der Hochlauf der Elektrifizierung von Busflotten ist ein Gradmesser für den Fortschritt des öV und der Smart Mobility im Allgemeinen. Freundlicherweise liefern uns die VBZ und die tpg aktuelle Zahlen zu den Plänen ihrer Flottenelektrifizierung (vgl. S. 39). Als Nächstes wird Bernmobil Zahlen liefern, weitere Verkehrsunternehmen werden folgen.

Die vielfältigen Daten finden Sie neu, in interaktivem Format, auch im [LITRA-Datenportal](#), zusammen mit weiteren spannenden Zahlen aus unseren Reportings und Studien. Das Datenportal wird laufend mit neuen Inhalten ergänzt und aktualisiert.