

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2/17 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 29. Mai bis 16. Juni 2017



Geschätzte Mitglieder  
Liebe Leserinnen und Leser

«Die LITRA hat den Zweck, über Fragen des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu informieren und zu den Verkehrsproblemen im Sinne einer zielgerichteten

Förderung des öffentlichen Verkehrs Stellung zu nehmen.» Diesen Zweck, der so in unseren Vereinsstatuten steht, versuchen wir zu leben. Die LITRA setzt sich für eine gesamtheitliche und trägerübergreifende Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturen ein. So hat sich die LITRA vor vier Jahren stark für die FABI-Vorlage zur Finanzierung der Bahninfrastruktur und dieses Jahr für den NAF zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur eingesetzt.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Ausbau der Bahninfrastruktur 2030/2035

Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr

Vor wenigen Wochen hat die LITRA mit dem VöV die Zahlen des ersten Quartals 2017 publiziert. Die mit der Bahn zurückgelegten Personenkilometer haben erfreulicherweise im ersten Quartal 2017 im Vergleich zum Vorjahr erneut zugenommen, obwohl das Vorjahresquartal aufgrund des Schaltjahrs einen Arbeitstag mehr aufwies. Seit das Quartalsreporting Bahn im Herbst 2016 zum ersten Mal erschienen ist, hält das Wachstum der Verkehrsleistung auf der Schiene ungebremst an. Diese Zahlen sprechen für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Für die LITRA ist klar: Das flächendeckende Verkehrssystem Schweiz funktioniert nur, wenn der Regional- und Fernverkehr, aber auch der städtische Verkehr gut aufeinander abgestimmt sind und die Finanzierung dafür gesichert ist. Im Rahmen der Sondersession Anfang Mai ist der Nationalrat mit seiner Entscheidung zum Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2018 – 2021 seiner Verkehrskommission und dem Ständerat gefolgt. Damit ist die Finanzierung im Regionalverkehr für die Jahre 2018 – 2021 mit dem bewährten Finanzierungsschlüssel garantiert und gesichert. Der Entscheid des Parlamentes ist somit ein klarer Entscheid zugunsten eines gut funktionierenden und flächendeckenden Regionalverkehrs. Im Vorfeld der Beratungen im Stände- und Nationalrat hat sich die LITRA zusammen mit dem VöV für die höhere Beteiligung des Bundes engagiert. So ist die LITRA erfreut über den Entscheid des Parlaments. Das Geschäft ist bereit für die Schlussabstimmung am letzten Tag der kommenden Sommersession.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Candinas'.

Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

---

## Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Als Zweitrat berät der Ständerat in der Sommersession die Botschaft [16.075 Organisation der Bahninfrastruktur](#). Der Nationalrat hat die Vorlage in der Frühjahrsession 2017 behandelt und beschlossen, sie an den Bundesrat zurückzuweisen. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) sieht ebenfalls Optimierungsbedarf bei der bundesrätlichen Vorlage. Sie beantragt aber ihrem Rat, die Rückweisung abzulehnen.

Mit der OBI-Vorlage hat der Bundesrat verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, das Bahnsystem weiterzuentwickeln und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Zugang zur Bahninfrastruktur gleich zu behandeln. Die Bezeichnung und die gesetzliche Verankerung einer Systemführerschaft im Bereich Verkehr gehören zu den grössten Neuerungen, welche mit der Vorlage OBI umgesetzt werden sollen. Entsprechend sind sie auf grösseren Widerstand in der bisherigen parlamentarischen Diskussion gestossen. Anlass zur Kritik gab die Frage, wer künftig die Tarife und das Sortiment im öffentlichen Verkehr festlegen soll. Hierzu sind weiterführende Gespräche mit den Kantonen aber auch innerhalb der öV-Branche im Hinblick auf die kommende Debatte im Ständerat geführt worden.

### Rückweisung und Überarbeitungsaufträge im Nationalrat

Im Rückweisungsantrag der Verkehrskommission des Nationalrats, dem der Nationalrat in seiner Frühlingssession gefolgt ist, sind vier Überarbeitungsaufträge enthalten. Zum einen wurde gefordert,

- das Gesetz so anzupassen, dass die Auslagerung der SBB Cargo in Form einer Holding erfolgen kann.
- Als Zweites sollen die Systemführerschaften im Güterverkehr geregelt werden.
- Der dritte Punkt sieht vor, dass den Kantonen und Verkehrsverbänden Mitwirkungsrechte bei den Systemaufgaben eingeräumt werden.
- Schliesslich sollen die Passagierrechte aus der Vorlage ausgegliedert werden.

### Ständeratskommission fordert Detailberatung

Auch die ständerätliche Verkehrskommission sieht Optimierungsbedarf bei der bundesrätlichen Vorlage zu OBI. In Bezug auf die Auslagerung der SBB Cargo möchte die KVF-S auf die Auslegeordnung des Bundesrates warten, welche er aufgrund eines Postulates der KVF-S ([15.3496 Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo](#)) zur Zeit

vornimmt. Eine Entscheidung zu diesem wichtigen Punkt ohne Gesamtsicht lehnt die Kommission ab. Die weiteren Überarbeitungsaufträge aus dem Nationalrat sollen in der Sommersession diskutiert werden. Deshalb beantragt die KVF-S ihrem Rat mit 10 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Der Ständerat behandelt dieses Geschäft als Zweitrat in der Sommersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[16.075 Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur](#)

---

## Ausbau der Bahninfrastruktur 2030/2035

**Die schweizerischen Verkehrsperspektiven 2040 des UVEK zeigen ein anhaltendes Verkehrswachstum auf Schiene und Strasse. Für den Individual- und den öffentlichen Verkehr sind weitere Ausbauten nötig. Zwar werden die nächsten Ausbauschritte der Bahninfrastruktur noch nicht im Parlament diskutiert. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat aber neulich die Kantone und im Nachgang die Medien über den aktuellen Stand der Planung informiert und den Prozess vorgestellt, wie das Geschäft in die Vernehmlassung gehen wird und später durch die Politik diskutiert werden soll.**

Der Bundesrat hat das BAV beauftragt, für den Bahnausbau 2030/2035 zwei Varianten zu erarbeiten. Die Variante 1 im Umfang von 7 Mrd. Franken bis 2030 soll die vordringlichsten absehbaren Engpässe im Personenverkehr entschärfen und Qualitätsverbesserungen für den Güterverkehr bringen. Variante 2 ergänzt die erste Variante mit zusätzlichen Ausbauten sowohl im Personen- wie im Güterverkehr. Der Finanzrahmen beträgt maximal 12 Mrd. Franken für einen Realisierungshorizont bis 2035.

### **Variante 1 soll Engpässe auf der Ost-West Achse entschärfen**

Die Variante 1 sieht erstens Ausbauten bei den Privatbahnen und Verbesserungen an zahlreichen Bahnhöfen vor. Sie umfasst zudem zwei Grossprojekte auf dem Hauptnetz im Umfang von 7 Mrd. Franken: So sollen die Achse Zürich – Winterthur (Brüttenertunnel) sowie in der Westschweiz die Achse zwischen Yverdon und Lausanne ausgebaut werden. Für den Güterverkehr sind Investitionen von rund 1 Mrd. Franken vorgesehen. Auf den Strecken Bern-Zürich und Genf-Lausanne wird ein Viertelstundentakt angestrebt, für den Schienengüterverkehr ist ein Güter-Expressnetz vorgesehen. Für Ausbauten der Infrastruktur der Privatbahnen sind rund 800 Mio. Franken vorgesehen.

### **Variante 2 entschärft weitere Engpässe**

Als dringlich erachtet das BAV auch den Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen, der in der Variante 2 mit Realisierungshorizont 2035 das grösste Planungsprojekt darstellt. Die Variante 2 ergänzt die erste Variante mit zusätzlichen dringlichen Ausbauten und ermöglicht einen weitergehenden Abbau der Engpässe sowohl im Personen- wie im Güterverkehr und wird rund 12 Mrd. Franken kosten. Bei den Privatbahnen sind in der Variante 2 weitere 1.2 Mrd. geplant. Gemäss BAV ist die Evaluation von fünf

weiteren Grossprojekten noch nicht abgeschlossen. Es sind dies der Teilausbau Lötschberg-Basistunnel, Zimmerberg-Basistunnel II, Ersatzbau Neuenburg – La Chaux-de-Fonds, der Durchgangsbahnhof Luzern sowie das «Herzstück Basel». Hierzu sind vertiefte Abklärungen im Gang.

In Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur hat die Verkehrskommission des Ständerates (KVF-S) zwei Kommissionspostulate eingereicht. Mit dem einstimmig eingereichten Kommissionspostulat [17.3262 Verkehrskreuz Schweiz und Vision Eisenbahnnetz](#) möchte die Kommission den Bundesrat beauftragen, in einem Bericht einen Masterplan mit einer langfristigen Vision für das Eisenbahnnetz auszuarbeiten. Unter Berücksichtigung der laufenden Projekte sollen sowohl die Reisegeschwindigkeit wie auch die Kapazität im ganzen Netz weiterentwickelt werden.

Mit einem weiteren Postulat, [17.3263 Vorfinanzierung im Rahmen von FABI/Ausbau 2030/2035](#), verlangt die Kommission vom Bundesrat einen Bericht, der die Möglichkeiten für Vorfinanzierungen aufzeigt. Die Kommission hat das Postulat mit 10 gegen 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen. Auf der Basis des nächsten Ausbauschrittes von 7 bis 12 Mrd. Franken soll der Bundesrat eine breit gefasste Prioritätensetzung vornehmen und verschiedene Möglichkeiten zur Vorfinanzierung von Projekten aufzeigen.

### **Terminplan Ausbauschritt**

Sechs Planungsregionen und die Güterverkehrsbranche werden in den nächsten Wochen einbezogen. Es soll ein Gesamtkonzept entstehen, welches die Grundlage für die Vernehmlassung bildet. Der Bundesrat wird die konkreten Projekte des Ausbauschritts 2030/2035 bis spätestens Ende 2017 mit der Vernehmlassungsvorlage den interessierten Kreisen vorlegen. Die Botschaft des Bundesrats mit den definitiven Anträgen wird bis Ende 2018 dem Parlament unterbreitet. Ab 2019 berät dieses die Vorlage und verabschiedet die Ausbauschritte 2030/2035 in der Bahninfrastruktur.

---

## Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr

**Der regionale Personenverkehr (RPV) soll ab 2018 mehr Planungssicherheit bei der Finanzierung erhalten. So schlug der Bundesrat dem Parlament vor, die Abgeltungen des Bundes neu für vier Jahre in einem Verpflichtungskredit festzulegen. Diese Änderung löste nicht grosse Diskussionen aus. Umstritten war im Parlament die Höhe des Kredits. Nach dem Ständerat hat nun auch der Nationalrat beschlossen, für die Abgeltungen mehr Mittel durch den Bund zur Verfügung zu stellen.**

Der regionale Personenverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen und stellt die flächendeckende Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr in allen Regionen mit Bahn, Bus und teilweise mit Schiff und Seilbahnen sicher. Der regionale Personenverkehr hat eine Kapillarfunktion. Diese sorgt für Zubringerlinien zu fast allen Regionen der Schweiz. Nicht nur ist das Angebot gut, der regionale Personenverkehr wird auch stark genutzt.

### **Verteilung der ungedeckten Kosten als umstrittener Punkt**

Seit 2007 steigt die Nachfrage des regionalen Personenverkehrs jährlich um 4-5 Prozent. Im Rahmen des Bestellverfahrens vereinbaren Bund und Kantone mit den öV-Unternehmen jeweils das Angebot und die Kosten für zwei Jahre. Die geplanten ungedeckten Kosten, die das bestellte Angebot verursacht, werden abgegolten. Der Bund und der betroffene Bestellerkanton teilen sich die Abgeltungen je zur Hälfte. Der Bund gewährt 2017 Abgeltungen im Umfang von 951 Mio. Franken. Für die Jahre 2018-2021 schlug der Bundesrat für die Abgeltung der ungedeckten Kosten für den regionalen Personenverkehr einen Verpflichtungskredit von 3959.6 Mio. Franken vor. Der Ständerat hat diesen Kredit in der Frühlingssession um 144 auf 4104 Mio. Franken erhöht. Dies aus folgendem Grund:

Der Bund geht in der Botschaft - nach Abzug des Bundesanteils - von ungedeckten Kosten von 882 Mio. Franken aus. Es ist nicht realistisch zu erwarten, dass diese Lücke grösstenteils durch die Kantone und die Transportunternehmen gefüllt werden kann. Deshalb haben die Kantone und Transportunternehmen vorgeschlagen, diese Lücke paritätisch d.h. je zu einem Drittel durch Bund, Kantone und Transportunternehmen zu tragen. Dadurch ergibt sich die Erhöhung des Bundesanteils um 144 auf 4104 Mio. Franken.

### **Zusätzliche Abgeltungen für notwendige Angebotsverbesserungen**

Die im Verpflichtungskredit vorgesehenen Abgeltungen dienen primär der Finanzierung der derzeitigen Leistungen aller Transportunternehmen des Regionalverkehrs. Es gibt aber notwendige Angebotsverbesserungen, die mitfinanziert werden sollen. Genau für diese Angebotsausbauten und Investitionen sind die zusätzlichen Abgeltungen des Bundes gedacht. In der Vorlage des Bundesrates wurde gefordert, dass die öV-Unternehmen grössere Anstrengungen zur Steigerung ihrer Produktivität machen müssen. Dazu muss festgehalten werden, dass der Kostendeckungsgrad im Regionalverkehr laufend verbessert wurde. Auch die Abgeltungen pro Personenkilometer sind zurückgegangen. Die öV-Unternehmen steigern sehr wohl die Effizienz und werden dies weiterhin tun. Auch können den öV-Benutzern nicht immer höhere Preise zugemutet werden. Seit dem Jahre 2010 gab es bei den Billetten im öffentlichen Verkehr Preiserhöhungen im Umfang von 14 Prozent.

### **Paritätische Verteilung der ungedeckten Kosten findet Mehrheit**

Der Nationalrat ist in der Sondersession von Anfang Mai dem Ständerat gefolgt und hat den Verpflichtungskredit gegenüber der Bundesratsvorlage um 144 Mio. Franken erhöht. Die ungedeckten Kosten aus dem Angebotsausbau sollen zu je einem Drittel auf Bund, Kantone und Verkehrsunternehmen verteilt werden. Für diese Lösung hatte sich die LITRA bereits in der Vernehmlassung ausgesprochen. Im Vorfeld der Beratungen im Stände- und Nationalrat hat sich die LITRA zusammen mit dem VÖV für die höhere Beteiligung des Bundes engagiert. So ist die LITRA erfreut über den Entscheid des Parlaments zugunsten eines gut funktionierenden und flächendeckenden Regionalverkehrs. Am letzten Tag der Sommersession geht die Vorlage Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2018-2021 in die Schlussabstimmung.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[16.080](#) Botschaft Regionaler Personenverkehr 2018-2021. Verpflichtungskredit