
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1 | 21 Frühjahrssession der Eidgenössischen Räte, 1. bis 19. März 2021

Bern, 23 | 02 | 2021

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Das [Quartalsreporting Bahn](#), welches die LITRA in Zusammenarbeit mit dem Verband öffentlicher Verkehr vierteljährlich publiziert, zeigt nach vielen Jahren der Konstanz für das ganze letzte Jahr 2020 ein trauriges Bild. Die Nachfrage beim Personenverkehr hat Corona-bedingt in allen Quartalen einen massiven Einbruch erlitten. Auch die [zweite Corona-Welle hat den Bahnverkehr nochmals stark getroffen und trifft ihn weiterhin](#). Der einzige Lichtblick liegt beim Schienengüterverkehr, der im letzten Quartal im Vergleich zum Vorjahr sogar leicht zulegen konnte. Es gibt sie immerhin, kleine Lichtblicke im öffentlichen Verkehr (öV), selbst in diesen schwierigen Zeiten.

Diese Statistiken müssen nach dem Abflauen der Corona-Pandemie rasch besser aussehen. Deshalb setzen wir uns trotz der aktuellen Lage weiterhin mit Nachdruck für Investitionen und optimale Rahmenbedingungen für den öV der Zukunft ein. Die Klimapolitik wird eine immer bedeutendere Rolle spielen. Der motorisierte Individualverkehr bleibt auf absehbare Zeit der grosse Verursacher von umweltschädlichen Abgasen. Der öV wird deshalb als energieeffizientes Transportmittel einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz leisten müssen. Damit der öV diese Rolle übernehmen kann, ist er auf eine griffige, langfristig orientierte Politik angewiesen. Das neue CO2-Gesetz, über das im Juni abgestimmt wird, bildet eine solche Grundlage. Weitere Bestrebungen sind aus Sicht des öV aber zwingend.

Konkret fordert die LITRA, dass die nachhaltige Mobilität rascher an Bedeutung gewinnt. Dazu gehört beispielsweise ein Massnahmenplan des Bundes, mit dem der Anteil des öV am Gesamtverkehr sukzessive erhöht wird (siehe Motionen Modalsplit). Wichtig ist dabei die Zeitachse. Das totalrevidierte CO2-Gesetz verteuert die Mobilität auch für den Strassen-öV. Damit Preiserhöhungen oder Angebotseinschränkungen verhindert werden können, muss der Strassen-öV rasch und gezielt unterstützt werden. Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe für den Strassen-öV muss zeitnah gefördert werden. Der im CO2-Gesetz neu vorgesehene Klimafonds eignet sich dafür bestens.

Leider müssen wir in diesem Jahr davon ausgehen, dass die öV-Statistiken im Personenverkehr kaum an der Konstanz der Vorjahre anknüpfen werden. Doch die LITRA setzt sich stark dafür ein, dass sie kurz-, mittel- und langfristig nur in eine Richtung zeigen - nach oben! In diesem Sinne danke ich 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:

- Den öV langfristig stärken
- Umweltabgabe auf Flugtickets
- Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports
- Die zweite Corona-Welle trifft den Personenverkehr
- Der Kombinierte Verkehr - wichtiges Rückgrat des Schweizer Schienengüterverkehrs

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2021

Der öV als Teil der Lösung in der Klimapolitik

Der Verkehrssektor verursacht heute rund einen Drittel aller CO₂-Emissionen im Land. Für mehr Klimafreundlichkeit ist ein starker öffentlicher Verkehr zwingend. Allerdings stagniert der Anteil des öV am Gesamtverkehr seit 2010 und ist sogar leicht rückläufig. Die Corona-Pandemie hat diese Tendenz noch verstärkt. Vier gleichlautende Motionen fordern den Bundesrat nun auf, Gegensteuer zu geben.

Ab 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Damit erfüllt die Schweiz ihren Beitrag zum international vereinbarten Ziel, die globale Klimaerwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit auf maximal 1,5°Celsius zu begrenzen. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) ist der Verkehr für rund einen Drittel der Schweizer CO₂-Emissionen verantwortlich. Wenn der Bundesrat die CO₂-Neutralität erreichen will, muss er Massnahmen entwickeln, damit der Verkehr als Ganzes klimafreundlicher wird. Ein wichtiger Ansatz liegt dabei auf Massnahmen zur besseren Auslastung und vermehrten Nutzung des öV.

öV-Anteil stagniert

Seit 2010 verharrt der Anteil des öV am Gesamtverkehr bei rund 20 Prozent – bezogen auf die Nachfrage (Personenkilometer). In den letzten Jahren sank dieser Anteil sogar leicht, da die Nachfrage beim motorisierte Individualverkehr (MIV) stärker wuchs. Das zeigen die Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS), die in [den LITRA-Verkehrszahlen](#) abgebildet sind. Die Corona-Pandemie setzt dem öV zusätzlich zu, wie aus dem letzten [Quartalsreporting](#) der LITRA und des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV) hervorgeht. Die Nachfrage hatte sich im Sommer zwar leicht erholt, liegt aber deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Zur Erreichung der Schweizer Klimaziele ist der öV im Verkehrsbereich ein wichtiger Teil der Lösung. Der öV ist schon heute sehr emissionsarm und hat sich zudem die Klimaneutralität zum Ziel gesetzt. Unmittelbar gilt es deshalb zwingend zu verhindern, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu einer dauerhaften Rückverlagerung zum MIV führt. Und mittel- und langfristig gilt es das Potenzial des öV für eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten des öV noch besser zu nutzen.

Mehr öV für ein besseres Klima

Der öffentliche Verkehr ist einerseits äusserst energieeffizient (pro Person wie pro Tonne) und verursacht andererseits auf der Schiene keine und auf der Strasse nur wenig CO₂-Emissionen. Im Vergleich zum MIV- und LKW-Verkehr ist der Anteil des CO₂-Austosses des öV am Gesamtverkehr mit 4 Prozent sehr tief. Eine Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr – und somit eine Verlagerung zu CO₂-freien Verkehrsträgern – trägt somit wesentlich zu einer geringeren CO₂-Gesamtbelastung bei.

Massnahmenplan gefordert

Vier gleichlautende Motionen der Nationalratsmitglieder Martin Candinas, Edith Graf-Litscher, Michael Töngi und Barbara Schaffner fordern den Bundesrat zum Handeln auf. Er soll einen Massnahmenplan erarbeiten, um den öV zu stärken und den Modalsplit zu dessen Gunsten zu verschieben. In der Ausarbeitung des Massnahmenplans sind zentrale Akteure wie Transportunternehmen, Kantone und Gemeinden einzubeziehen.

Der Nationalrat behandelt die Motionen voraussichtlich in der Sommersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

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

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2021 Umweltabgabe auf Flugtickets

Insgesamt fünf Kantone haben 2019 und 2020 Standesinitiativen eingereicht, mit denen sie die Einführung einer Flugticketabgabe forderten. Mit der Revision des CO₂-Gesetzes sei diese Forderung erfüllt, heisst es von der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerats (UREK-S). Sie empfiehlt die Standesinitiativen deshalb zur Ablehnung.

Fünf Kantone fordern Flugticketabgabe

Die Kantone Bern, Luzern, Freiburg, Wallis und Neuchâtel haben in den letzten zwei Jahren teils gleichlautende Standesinitiativen bei der Bundesversammlung eingereicht. Damit kann ein Kanton verlangen, dass eine Kommission der eidgenössischen Räte der Bundesversammlung einen Erlass unterbreitet. Die fünf Standesinitiativen fordern allesamt die Einführung einer Flugticketabgabe. Diese sei dringend nötig zur Erreichung der Klimaziele. Denn 70 Jahre nach Aufnahme des kommerziellen Flugverkehrs werde Kerosin noch immer nicht besteuert. Dies führe zu Niedrigpreisen und einer Verzerrung im Verkehrsmarkt. Ein Flugzeug, das von Genf nach Paris fliege, stosse 60-mal mehr CO₂ pro Person aus als ein Zug. Die Flugreise koste aber heute rund dreimal weniger, was eben auch der fehlenden Besteuerung geschuldet sei.

Kommission sieht Forderung erfüllt

Die UREK-S hat sich als Erstes mit den Standesinitiativen beschäftigt. Sie sieht die Forderung durch Flugticketabgabe, die das revidierte CO₂-Gesetz vorsieht, erfüllt. Deshalb beantragt die Kommission einstimmig, den Initiativen keine Folge zu geben. Gemäss Parlamentsgesetz befindet sich als Nächstes der Ständerat über die Standesinitiativen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[19.310 Einführung einer CO₂-Abgabe auf Flugtickets](#)

[19.314 Umweltabgabe auf Flugtickets](#)

[19.315 Einführung einer Lenkungsabgabe für den Flugverkehr](#)

[19.319 Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Falsche Anreize zur Verkehrsmittelwahl ausmerzen und Flugticketabgabe einführen](#)

[20.317 Für die Einführung einer Flugticketabgabe](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrsession 2021 Monitoring des alpenquerenden Güterverkehrs

Die Semester- und Zweijahresberichte zum alpenquerenden Güterverkehr, über die die LITRA jeweils berichtet, sollen mit Zahlen zum Gefahrguttransport ergänzt werden. Das fordert eine Motion.

Es geht namentlich um den Gefahrguttransport über den Simplon.

Bundesrat gegen ein sofortiges Verbot

Die Forderung wird damit begründet, dass der Bundesrat sich im Zusammenhang mit zwei anderen Vorstössen gegen ein Verbot von Gefahrguttransporten auf der Strasse via Simplon ausgesprochen hat. Der Bundesrat zieht eine freiwillige Vereinbarung mit der Industrie vor und werde Ende 2021 über das weitere Vorgehen entscheiden. Ein Verbot von Gefahrguttransporten auf der Strasse und ein obligatorischer Bahnverlad würden dann als Massnahme in Betracht gezogen.

Monitoring zum falschen Zeitpunkt eingestellt

Es sei problematisch, dass ausgerechnet in der nun laufenden Phase der Beobachtung das öffentlich verfügbare Monitoring der Gefahrguttransporte 2017 eingestellt wurde. In den zweijährlichen Verlagerungsberichten von 2009 und 2017 war jeweils ein Kapitel dem alpenquerenden Gefahrguttransport gewidmet. Gemäss diesen Daten wurden in dieser Zeit mehr als 90 Prozent der Gefahrguttransporte auf alpenquerenden Strassen durchgeführt. Im Verlagerungsbericht 2017 wies der Bundesrat noch ausdrücklich auf die Bedeutung dieser Analyse hin - 2019 war das entsprechende Kapitel aber nicht mehr im Bericht enthalten. Mit der Motion wird gefordert, dass diese Entwicklung wieder erfasst wird. Nur so könne Ende 2021 politisch beurteilt werden, ob der vom Bundesrat bevorzugte freiwillige Ansatz dazu führe, dass weniger Gefahrguttransporte über die Simplon-Route geführt werden. Der Nationalrat hat die Motion in der Herbstsession 2020 angenommen. Der Vorstoss geht nun noch an den Ständerat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[20.3696 Motion. Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransportes](#)

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2021 Zweite Corona-Welle bremst den öffentlichen Verkehr

Um fast die Hälfte ist die Nachfrage im Personenverkehr der Bahn zwischen Oktober und November 2020 gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Nach einer Zeit der Entspannung haben die Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie dem öffentlichen Verkehr Ende Jahr wieder deutlich zugesetzt. Das zeigt das [Quartalsreporting Bahn](#) zum 4. Quartal 2020.

2020 war aufgrund der Corona-Krise ein schwieriges Jahr - nicht zuletzt für den öV. -9.9%, -63.6%, -30.5% und zum Schluss -44% lauteten für die Quartale 1 bis 4 die Veränderungen gegenüber den Vorjahresquartalen. Die Nachfrage im Personenverkehr der Bahn ist gegenüber 2019 deutlich geschrumpft. Lag sie in den vergangenen Jahren pro Quartal bei rund 5 Milliarden Personenkilometern, waren es im Krisenjahr 2020 noch rund 3 Milliarden.

Schienengüterverkehr stabiler durchs Krisenjahr

Etwas weniger stark getroffen hat die Krise den Schienengüterverkehr. Das gilt für das Jahr insgesamt wie auch für das letzte Quartal. Die transportierten Mengen auf der Schiene sind im letzten Quartal 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum sogar leicht gestiegen, um 1.3%.

Auslastung bleibt tief

Die SBB publiziert wöchentlich Auslastungszahlen für den Fern- und den Regionalverkehr. Diese zeigen, dass die Nachfrage seit Beginn des zweiten Lock-downs weiter sinkt. Ende Januar lag sie bei 55% gegenüber Vorjahr im Regionalverkehr und bei 45% gegenüber Vorjahr im Fernverkehr.

Neues Layout, neue Datenverfügbarkeit

Die Daten zum Quartalsreporting Bahn werden auf unserer Webseite neu interaktiv dargestellt und können heruntergeladen werden. So steht erstmals die gesamte Zeitreihe des Quartalsreportings Bahn zur Verfügung.

Verkehrspolitische Vorschau Frühjahrssession 2021 Der Kombinierte Verkehr - Stütze des Schweizer Schienen- güterverkehrs

Rund ein Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs werden über den Kombinierten Verkehr abgewickelt. Das Bundesamt für Statistik stellt neue Daten zum Kombinierten Verkehr in der Schweiz zur Verfügung. Die LITRA und der VöV haben [die Daten ausgewertet](#).

Im Kombinierten Verkehr werden intermodale Transporteinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger und verladene Strassengüterfahrzeuge) auf verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Wasser, Strasse) transportiert. Der überwiegende Teil der Strecke wird mit der Eisenbahn zurückgelegt (Hauptlauf), Vor- und Nachlauf auf der Strasse werden so kurz wie möglich gehalten. Mit Blick auf die Verlagerungspolitik ist der Kombinierte Verkehr von grosser Bedeutung.

Der Transitverkehr zwischen Nord und Süd dominiert

60,3 Mio. Nettotonnen wurden 2019 auf der Schiene transportiert, 19,2 Mio. Nettotonnen im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr, weitere 1,4 Mio. im Begleiteten (Rollende Landstrasse). Interessant am Kombinierten Verkehr ist die Verteilung der Verkehrsarten, die sehr ungleich ist. 84% des Kombinierten Verkehrs entfallen auf den Transitverkehr. Nur 8% der Güter werden innerhalb der Schweiz transportiert, im Handel mit dem Ausland sind es ebenfalls 8%. Weitere Daten zeigen Herkunft und Zielort der transportierten Ware. Die Nord-Süd-Achse dominiert hier klar. Am meisten wird der Kombinierte Verkehr für Warentransporte zwischen Deutschland und Italien (und umgekehrt) genutzt. Danach folgen Transporte zwischen Belgien und Italien und Niederlande und Italien. Praktisch keinen Kombinierten Verkehr gibt es zwischen der Schweiz und Frankreich und zwischen der Schweiz und Österreich.