
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3 | 2023 Herbstsession der eidgenössischen Räte, 11.–29. September 2023

Bern, 05 | 09 | 2023

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Mit unseren neu erschienenen [«Verkehrszahlen 2023»](#) veröffentlichen wir eine allseits geschätzte Datengrundlage für die schweizerische Verkehrspolitik. Die wichtigsten Verkehrsdaten wurden aktualisiert und sind in attraktiven Graphiken dargestellt. Wir wollen diese umfangreiche Publikation auch in Zukunft weiterführen und zugleich mehr Daten digital im [LITRA-Datenportal](#) zur Verfügung stellen.

Sehr erfreulich verlief die [Nachfrage im Schienenpersonenverkehr](#): im zweiten Quartal wurde ein neuer, absoluter Spitzenwert erreicht! Diesen Schwung gilt es in den nächsten Monaten unbedingt mitzunehmen und mit vereinten Kräften noch mehr Leute in den öV zu bringen. Getrübt bleibt die Situation im Güterverkehr: Am 10. August kam es mit der Entgleisung eines Güterwagens zu einem verheerenden Ereignis im [Gotthard-Basistunnel](#). Zudem bestehen grössere Herausforderungen bei der Betriebsstabilität in Deutschland sowie durch die Konjunkturschwäche in Europa. Das [Bundesamt für Verkehr BAV hat erfreulicherweise bereits darauf reagiert](#).

In den kommenden Monaten stehen in der Bundespolitik einige für den öV zentrale Vorlagen an. Dabei wird uns die Finanzierung des öV vermehrt beschäftigen - etwa beim regionalen Personenverkehr (RPV), bei der Leistungsvereinbarung 2025-2028, beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) oder beim aktualisierten Bahnausbau. Im Herbst sollten wir zudem mit der Beratung einer Neuordnung des Binnengüterverkehrs beginnen. Wie mehrmals erwähnt, ist diese Vorlage für eine nachhaltige Schweizer Logistik von zentraler Bedeutung.

Verhindert werden muss, dass der erfreuliche öV-Aufschwung durch nicht zielführende Sparmassnahmen gebremst wird. So darf es beim öV-Angebot keinen unverhältnismässigen Abbau der Leistungen für die Kundinnen und Kunden geben. Im Gegenteil sollen die vorgesehenen Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Auch die Umstellung der Busflotten und der Schifffahrt auf umweltfreundliche Antriebe muss weiter beschleunigt werden, wie dies im revidierten CO₂-Gesetz vorgesehen ist.

Auch wir, die öV-Branche, müssen nach der umfangreichen Corona-Unterstützung durch die Politik unseren Beitrag an eine erhöhte Systemeffizienz im öV leisten. Dies erfordert innovative Ansätze, in Zusammenarbeit mit der Industrie und der Wissenschaft. Dafür wird sich die LITRA weiter einsetzen.

Eine gute Lektüre und vielen Dank für Ihre Unterstützung des öffentlichen Verkehrs!



Martin Candinas, Präsident
Nationalratspräsident 2022|2023

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Neuauflage des revidierten CO₂-Gesetzes im Ständerat
- Programm Agglomerationsverkehr: vierte Generation
- Stärkung des internationalen Bahnverkehrs mit der EU
- Schifffahrt: zwei internationale Übereinkommen
- Mehr innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote
- Bahninfrastruktur: Verhältnismässigkeit beim Substanzerhalt

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023 Neuaufgabe des revidierten CO₂-Gesetzes im Ständerat

Mit der Teilrevision des CO₂-Gesetzes sollen die Rahmenbedingungen für den Klimaschutz in der Schweiz bis 2030 festgelegt werden. Das betrifft auch den öV. Der Ständerat berät die Revision in der Herbstsession als Erstrat. Vorberaten wurde das Geschäft von der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerats (UREK-S).

Das Ziel dieser Revision: Die Schweiz soll ihre Treibhausgasemissionen bis im Jahr 2030 gegenüber 1990 halbieren. Zu diesem Zweck sollen insbesondere Fördermassnahmen für den Gebäudebereich und den Verkehr eingeführt werden. Die Anpassung des CO₂-Gesetzes erfolgt ergänzend zum neuen [Klima- und Innovationsgesetz](#), das die langfristigen Klimaziele der Schweiz regelt (Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050). Letzteres wurde am 18. Juni 2023 von der Stimmbevölkerung angenommen.

Der öV ist ein wichtiger Teil der Lösung für den Klimaschutz in der Mobilität. Auf dem Land ist er bereits heute im Betrieb klimafreundlich und energieeffizient. Der öV ist bereit, weiter voranzuschreiten. Teilweise erfordert dies Fördermassnahmen.

Wichtigste neue Massnahmen für den öV

Bei Redaktionsschluss für diese Vorschau lagen die Beschlüsse der UREK-S als Medienmitteilung vor, aber noch nicht in allen Details. Deshalb wird nachfolgend vereinzelt dargelegt, was der Bundesrat zuvor in seiner Botschaft vorschlug.

Mit dem angepassten CO₂-Gesetz soll der grenzüberschreitende **Schiennenpersonenverkehr**, einschliesslich der **Nachtzüge**, unterstützt werden, gemäss der Botschaft des Bundesrates mit jährlich 30 Millionen Franken bis ins Jahr 2030. Die Gelder stammen aus aus Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten.

Im **Luftverkehr** soll neu eine Beimischquote für erneuerbare Treibstoffe gelten. Die Höhe wird der Bundesrat festlegen, er soll sich an den Vorgaben der EU orientieren. Der Bundesrat soll auch eine Subquote für erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe vorsehen können. Bis 2029 soll der Bund die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren Flugtreibstoffen fördern können. Ein Teil der Erlöse aus den Versteigerungen von Luftfahrt-Emissionsrechten soll für

CO₂-Reduktionsmassnahmen im Flugverkehr verwendet werden. Zukünftig müssen auf den Flugtickets die CO₂-Emissionen angegeben werden.

Im **Strassen-öV und der Schifffahrt** werden noch über 5000 Dieselmotoren und gut 140 dieselmotriebene Schiffe im konzessionierten Verkehr eingesetzt. Mit einer Anschubfinanzierung soll der Bund die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe unterstützen. Gemäss der Botschaft des Bundesrates sind bis ins Jahr 2030 maximal 47 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt vorgesehen. Im regionalen Personenverkehr soll der Bund gemäss der Botschaft 75% der Mehrkosten für die Investition in einen klimafreundlichen Bus übernehmen, im Ortsverkehr sollen es 30% der Mehrkosten sein. Ebenfalls 30% der zusätzlichen Investitionen soll der Bund für die Umrüstung oder den Ersatz von Dieselschiffen der konzessionierten Schifffahrt übernehmen. Angerechnet werden jeweils die Investitionskosten nach Abzug aller übrigen Fördermittel. Um die Umstellung zu erleichtern, will der Bund zusätzlich eine verwaltungsexterne Koordinationsstelle für elektrische Antriebsarten im öV ins Leben rufen.

Im Gegenzug zu dieser Förderung soll beim konzessionierten Personenverkehr auf der Strasse und auf den Gewässern ab 2026 die **Mineralölsteuerrückstattung** gestrichen werden.

Beratung im Parlament

Die UREK-S hat die Vorberatung am 1. September 2023 abgeschlossen. In der Herbstsession berät der Ständerat das CO₂-Gesetz als Erstrat.

Die Anschubfinanzierung klimafreundlicher Antriebe bei Bussen ist auch Gegenstand einer parlamentarischen Initiative. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) gab der Initiative im Juni 2022 Folge. Die KVF des Ständerats hat die Zustimmung aber im August 2023 abgelehnt, weil das Anliegen inzwischen beim CO₂-Gesetz beraten wird. Die Initiative geht zurück an die KVF-N.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.061 CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision](#)

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

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023 Programm Agglomerationsverkehr: vierte Generation

Der Bund will in den nächsten Jahren die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in 32 Agglomerationen mit insgesamt 1,6 Milliarden Franken unterstützen. Dies schlägt der Bundesrat mit der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr vor. Der Nationalrat stimmte in der Sommersession mit einer kleinen Anpassung zu. In der Herbstsession berät der Ständerat das Geschäft.

Im Programm Agglomerationsverkehr planen Kantone und Gemeinden gemeinsam passende Lösungen für ihre Verkehrsprobleme, der Bund unterstützt sie dabei finanziell mit Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die ihre wachsenden Herausforderungen im Verkehrsbe- reich und die Siedlungsentwicklung ganzheitlich, wirkungsvoll und effizient aufeinander abstimmen. Das Programm ist ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Raumentwicklung. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr haben die drei Staatsebenen seit mehr als 15 Jahren rund 17,5 Milliarden Franken in Verkehrsprojekte investiert.

Vierte Generation des Programms

Nun steht die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehrs an. Der Bundesrat beantragt dem Parlament, alle 32 eingereichten Programme aus allen Landesteilen zu unterstützen. Der Bund soll sich mit Beiträgen zwischen 30 und 45 Prozent daran beteiligen: Je höher die erwartete Wirkung des Programms auf Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt ist, desto höher die Beteiligung. Insgesamt geht es um Investitionen von 4,25 Milliarden Franken, wovon der Bund 1,6 Milliarden übernehmen soll.

Der öV als wichtiger Baustein

Der öffentliche Verkehr ist ein zentraler Baustein des Programms Agglomerationsverkehr. 30% der Bundesbeiträge der vierten Generation sind für öV-Projekte vorgesehen. Die weiteren Mittel verteilen sich auf Projekte des Fuss- und Veloverkehrs (33%), auf den motorisierten Individualverkehr (28%) und auf Verkehrsdrehscheiben, die den privaten und den öffentlichen Verkehr verbinden (9%).

Beispielsweise wird in einzelnen Projekten die Um- rüstung der Busflotten von Diesel- auf Elektroantrieb

unterstützt. Dies ist nötig, weil neue Infrastrukturen aufgebaut werden müssen (z.B. Ladeinfrastruktur) und weil die Beschaffung der elektrischen Fahrzeuge heute noch teurer ist als bei Dieseln. Eine andere unterstützte Lösung sind Umstellungen vom Bus- auf den Trambetrieb.

Beratung im Parlament

Der Nationalrat hat das Programm in der Sommersession einstimmig angenommen. Dabei hat er es mit einem zusätzlichen Projekt im Umfang von 38 Millionen Franken ergänzt (Strassentunnel Moscia–Acapulco als Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese»).

Der Ständerat berät das Geschäft in der Herbstsession. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) beantragt ihrem Rat die Annahme. Das vom Nationalrat zusätzlich aufgenommene Projekt lehnt die Kommission allerdings ab. Diskutiert wurde in der KVF-S ebenfalls der mögliche Abzug von fünf Prozent auf dem Beitragsatz des Bundes. Mit dem Stichtagsentscheid des Präsidenten hat die KVF-S den Abzug bestätigt: Dieser sei richtig, wenn Projekte aus vorhergehende Programmgenerationen ohne Begründung nicht oder nur ungenügend umgesetzt wurden.

Die LITRA unterstützt die Vorlage.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.033 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023 Stärkung des internationalen Bahnverkehrs mit der EU

Die EU stärkt mit der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets den europäischen Bahnsektor. Unter anderem vereinheitlicht sie die Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial und stärkt so den grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Damit die Schweiz ebenfalls daran teilnehmen kann, braucht es zunächst Anpassungen im Eisenbahngesetz, welchen der Ständerat in der Sommersession 2023 zugestimmt hat. Nun ist der Nationalrat am Zug.

Die Schweiz ist auf einen gut funktionierenden grenzüberschreitenden Bahnverkehr angewiesen. Dieser ist zentral für die Passagiere, die Schweizer Wirtschaft und die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Mit den vielen grenzüberschreitenden Bahnstrecken und dem Nord-Süd-Korridor spielt die Schweiz im europäischen Bahnverkehr eine wichtige Rolle.

Schweizer Teilnahme befristet bis Ende 2023

Die EU hat 2016 ihr 4. Eisenbahnpaket beschlossen. Dieses beinhaltet eine sogenannte technische Säule, die unter anderem die bisher nationalen Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial auf der Schiene europäisch harmonisiert und vereinfacht. Seit Mitte Juni 2019 ist die europäische Eisenbahnagentur (ERA) für Zulassungen von Rollmaterial für den grenzüberschreitenden Verkehr zuständig.

Die Teilnahme an diesen Verfahren ist im Interesse der Schweiz. Hersteller und Unternehmen aus der Schweiz können dank einer bis Ende 2023 befristeten Übergangslösung an den vereinheitlichten europäischen Verfahren teilnehmen.

Erster Schritt: Gesetzesanpassung im Inland

Aus Sicht des Bundesrats sollte die Schweiz die EU-Lösung auf eigenständige Weise dauerhaft übernehmen. Das bedingt zunächst gleichwertige Regeln im Inland. Der Bundesrat hat deshalb seinen Vorschlag zur Anpassung des Eisenbahngesetzes ans Parlament überwiesen. Die Gesetzesanpassung soll die Voraussetzungen für vereinfachte Zulassungsverfahren für die Bahnbranche schaffen, gemeinsam harmonisierte Vorschriften bezüglich technischer Interoperabilität

und Sicherheitsstandards ermöglichen und die Basis bilden zur Mitwirkung der Schweiz bei der von der EU geplanten Weiterentwicklung der Digitalisierung der Eisenbahn.

Ausstehende Lösung mit der EU

Der Bundesrat erachtet es als zweckmässig, zunächst im Inland die Grundlagen für die Teilnahme an den vereinfachten Verfahren zu schaffen. Die inländische Gesetzesanpassung ist aber nicht hinreichend. Für eine dauerhafte und vollständige Teilnahme der Schweiz an den europäischen Verfahren ist eine gemeinsame Lösung mit der EU nötig: eine Anpassung im Landverkehrsabkommen Schweiz-EU. Derzeit ist die Anpassung des Landverkehrsabkommens nicht möglich, weil zwischen der Schweiz und der EU übergeordnete institutionelle Fragen ungelöst sind. Die Europäische Kommission hat klargemacht, dass die Anpassung des Landverkehrsabkommens abhängig ist von Fortschritten bei diesen institutionellen Fragen.

Beratung im Parlament

Der Ständerat hat die Änderung des Eisenbahngesetzes in der Sommersession 2023 als Erstrat ohne Anpassungen angenommen. In der Herbstsession befasst sich der Nationalrat damit.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) beantragt ihrem Rat die Annahme. Sie hat sich auch mit den Auswirkungen der Gesetzesänderung auf das Verbandsbeschwerderecht von Behindertenorganisationen befasst. Die Mehrheit der KVF-N erachtet es als gewährleistet, dass der über europäisches Recht hinausgehende Anspruch auf die autonome Nutzung des ÖV über schweizerische Zusatzbestimmungen in der europäischen Vereinbarung weiterhin garantiert ist. Ebenso soll es über den Weg des individuellen Beschwerderechts für Betroffene auch für Verbände weiterhin möglich bleiben, den Rechtsweg zu bestreiten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.024 Eisenbahngesetz. Änderung \(Umsetzung technischer Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets\)](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023 Schifffahrt: zwei internationale Übereinkommen

Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Genehmigung zweier internationaler Übereinkommen im Bereich der Schifffahrt. Dabei geht es um Haftungsfragen für die europäische Binnenschifffahrt sowie um eine Verbesserung des Umweltschutzes der Binnengewässer. In der Herbstsession befasst sich der Ständerat als Erstrat damit.

Das erste Übereinkommen ist das **Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)**. Es handelt sich um eine Neuauflage, die u.a. der Teuerungsentwicklung der letzten 30 Jahre Rechnung trägt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) beantragt ihrem Rat, das Übereinkommen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, den Beitritt der Schweiz zum Übereinkommen zu erklären. Die KVF-S stimmt auch der Haltung des Bundesrats zu, sowohl schweizerische Binnengewässer als auch die mit der Umsetzung verbundene Anpassung des Seeschifffahrtsgesetzes vom Geltungsbereich des Übereinkommens auszunehmen.

Im zweiten Fall geht es um die Erweiterung des **Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)**. Zusätzlich zum Verbot der Einleitung von festen und flüssigen Abfällen ins Wasser soll neu die Einleitung flüchtiger Schadstoffe verboten werden. Die KVF-S beantragt ihrem Rat, die Änderungen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, die Änderungen zu ratifizieren.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.036 Genehmigung des Strassburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt und zu der Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes und der Änderung des Übereinkommens über Abfälle in der Rhein- und Binnenschifffahrt](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023 Mehr innovative und klima- neutrale Mobilitätsangebote

Der Verkehr verursacht in der Schweiz rund einen Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen. Eine Motion will den Bundesrat beauftragen, einen Aktionsplan unter Einbezug der Kantone und Gemeinden zu erstellen, der innovative und klimaeffiziente kollektive Mobilitätsangebote fördert und deren Auslastung erhöht. Der Nationalrat hat die Motion angenommen. In der Herbstsession entscheidet der Ständerat darüber.

Der geforderte Aktionsplan soll folgende Kriterien berücksichtigen: Erstens sollen regulatorische Hürden für neue, klimaeffiziente Mobilitätsangebote abgebaut werden (z.B. für "Mobility on Demand" und für "Shared Mobility"). Dies soll sowohl für Pilotprojekte als auch für Angebote, die den Regelbetrieb beginnen, gelten. Zweitens sollen neue Mobilitätsangebote mit dem klassischen öV und dem Langsamverkehr vernetzt werden, um zeitlich effiziente und benutzerfreundliche Wege zu ermöglichen (intermodaler Verkehr).

Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Der Nationalrat hat der Motion in der Frühjahrsession 2023 zugestimmt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) ist hingegen mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltungen der Meinung, das Anliegen sei primär durch die Akteure des Mobilitätssektors zu erfüllen und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes. Sie beantragt folglich, die Motion abzulehnen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3632 Motion. Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote](#)

Verkehrspolitische Vorschau Herbstsession 2023

Bahninfrastruktur: Verhältnismässigkeit beim Substanzerhalt

Ein Postulat will den Bundesrat beauftragen, die Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der in den letzten zehn Jahren eingeführten Normen im Bereich der Bahninfrastruktur sowie deren Umsetzung zu analysieren. Der Bericht soll aufzeigen, welche finanziellen Entlastungen im Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit einer Aufhebung oder einer Anpassung von Normen erzielt werden könnten.

Der Bund finanziert den Betrieb, den Substanzerhalt sowie den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über den BIF. Im eingereichten Postulat wird bemängelt, dass der Mitteleinsatz für den Substanzerhalt teilweise unnötig hoch sei: Neue Normen und Regulierungen würden sich unverhältnismässig stark auf die Kosten beim Substanzerhalt auswirken. Ein Bericht soll dem Bundesrat und dem Parlament ermöglichen, die Aufhebung oder Anpassung solcher Normen zu evaluieren. Wo neue Normen unausweichlich sind, sollen gemäss dem Postulat Übergangsregelungen für die bestehende Infrastruktur gelten (befristeter Bestandesschutz).

Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Annahme des Postulats. In der Herbstsession befasst sich der Ständerat damit. Nimmt er das Postulat an, ergeht der Auftrag zur Umsetzung an den Bundesrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[23.3703 Postulat. Mehr Verhältnismässigkeit und Augenmass bei Projekten des Substanzerhalts und Unterhalts bei der Bahninfrastruktur](#)