

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1|18 Frühlingssession der Eidgenössischen Räte, 26. Februar bis 16. März 2018



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

In den Wintermonaten hat die Diskussion rund um die Konzessionierung von Fernbuslinien in der Schweiz an Dynamik gewonnen. Nach Domo Reisen hat auch Euro-

bus ein Konzessionsgesuch für den Betrieb von ausgewählten Buslinien beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Während der Nationalrat sich gar für eine vollständige Liberalisierung des Fernbusverkehrs in der Schweiz aussprach, lehnten Bundesrat und Ständerat dies deutlich ab. Der Bundesrat stellt sich auf den Standpunkt, dass das geltende Recht ausreicht, um die Chancen von Fernbusangeboten für öV-Kunden zu nutzen und gleichzeitig die bisherigen Angebote nicht wesentlich zu konkurrenzieren. Weiter sollen für Fernbusse ähnliche Spielregeln gelten wie für den herkömmlichen öV. So hat es der Bundesrat in seinem [«Bericht zum Internationalen Personenverkehr \(Bahn/Bus\)»](#) im Herbst 2017 skizziert.

Unbeantwortet bleibt dabei eine für die LITRA sehr zentrale Frage: Wie wird sichergestellt, dass bestehende Linien im Fern- und Regionalverkehr durch die neu entstehenden Angebote nicht existenzgefährdend konkurrenziert werden? Wenn Busunternehmen Kurse von Zürich nach Grindelwald oder Davos anbieten, werden bestehende abgeltungsberechtigte Linien des regionalen Personenverkehrs konkurrenziert. Folge wäre eine schlechtere Auslastung, was zu einer grösseren Unterdeckung und somit zu einem höheren Abgeltungsbedarf durch Bund und Kantone führt. Wenn den Konzessionsgesuchen stattgegeben wird, bedeutet dies einen Paradigmenwechsel, ohne dass ein politischer Grundsatzentscheid, etwa in Form einer Gesetzesanpassung, vorliegt. Mit einer Interpellation, einem Antrag zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes sowie einer Kommissionsmotion zu Busterminals (siehe S.6) soll die Diskussion zum Themenbereich Fernbus im Parlament breiter geführt werden.

Bereits auf der Zielgeraden sind die Beratungen über die Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)». Nach dem Ständerat empfiehlt auch die Verkehrskommission des Nationalrats, die Initiative abzulehnen und den föderalistischen Gegenentwurf anzunehmen. Der Bund soll sich also auf eine einfache Grundsatzgesetzgebung und subsidiäre Aufgaben beschränken. Damit sollen Velowege gleichbehandelt werden wie Fuss- und Wanderwege. Das Geschäft wird in der Frühlingssession im Nationalrat behandelt und ist dann bereit für die Schlussabstimmung. Es ist wahrscheinlich, dass die Initiative nach Annahme des Gegenentwurfs zurückgezogen wird.

Im Januar hat die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF-N), die erstmals durch LITRA-Vorstandsmitglied, Nationalrätin Edith Graf-Litscher präsidiert wurde, die Detailberatung zur Vorlage «Organisation Bahninfrastruktur» (OBI) aufgenommen. Insbesondere die Bestimmungen zur Systemführerschaft gaben Anlass für eine breite Diskussion. Diese sollen aus dem Personenbeförderungsgesetz gestrichen werden. In Bezug auf den Fernbus-Binnenverkehr hat die Kommission mit Stichtentscheid der Präsidentin beschlossen, die Konkurrenzbestimmung für den Fernverkehr und für den Regionalen Personenverkehr zu verschärfen, womit die neuen Fernbusangebote erschwert werden sollen. In weiteren zentralen Punkten der OBI-Vorlage ist die Kommission den Anträgen des Bundesrates gefolgt (vgl. S. 3). Die Vorlage wird nun in der Frühlingssession im

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Verlagerungsbericht 2017

Weiterentwicklung SBB Cargo

Vorstösse nationaler Fernbusverkehr

Parl. Initiative Tempo 50

Nationalrat beraten. In der Frühlingsession 2017 wollte der Nationalrat OBI noch an den Bundesrat zurückweisen. Der Ständerat hat die Rückweisung aber abgelehnt.

Gegenstand des Rückweisungsantrags von OBI war letzten Frühling namentlich die Zukunft von SBB Cargo. Der Nationalrat beantragte, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit SBB Cargo aus dem Konzern herausgelöst und in eine Holding überführt werden kann. Der Antrag wurde formuliert, bevor der Bericht des Bundesrates zur [«Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo»](#) vorlag. Einzelne Varianten daraus wurden auf Auftrag der Kommission hin in der Zwischenzeit vertieft. Der Bundesrat sieht vor, SBB Cargo innerhalb des Konzerns zu belassen, aber mit einem eigenen Verwaltungsrat auszustatten. So sollen die Interessen des Güterverkehrs auf der Schiene gestärkt werden. Die Verkehrskommissionen von National- und Ständerat unterstützen diesen Vorschlag.

Die Stärkung des Güterverkehrs bleibt ein wichtiges Thema. Der Verlagerungsbericht zeigt, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr in den letzten beiden Jahren weiterhin Fortschritte erzielt hat, dass aber gerade 2017 ein schwieriges Jahr war. Mit dem Streckenunterbruch in Rastatt (D) im letzten August/September fielen im Schweizer Schienengüterverkehr ein Drittel der Züge aus und es verkehrten rund 10'000 Lastwagen mehr durch die Alpen als üblich. Im letzten Quartal 2017 zeigt sich nun eine Erholung. Ob es sich hier vor allem um einen Aufholeffekt nach der Streckensperre handelt oder ob der Schienengüterverkehr ohnehin wuchs, kann noch nicht gesagt werden. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung im vierten Quartal 2017 um 3,6% auf 3,11 Milliarden Nettotonnenkilometer gegenüber dem Vorjahresquartal. Die detaillierten Zahlen dazu finden Sie in unserem [Quartalsreporting Bahn](#), das wir Mitte Februar zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) publiziert haben.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Letzten Sommer waren sich die Räte uneinig, wie es mit der Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur weitergehen soll. Der Nationalrat wies die Vorlage mit vier Prüfaufträgen an den Bundesrat zurück. Nicht so der Ständerat: Er lehnte als Zweitrat die Rückweisung ab. Inzwischen haben weitere Abklärungen mit der Branche und der Verwaltung zu den kritischen Punkten der Vorlage stattgefunden. Diese haben gefruchtet: Die KVF-N ist im zweiten Anlauf auf die Vorlage eingetreten und hat sie im Januar beraten, so dass OBI in der Frühjahrssession im Plenum behandelt werden kann.

Bei der Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur folgte die KVF-N im Wesentlichen den Anträgen des Bundesrates, hat aber punktuell andere Schwerpunkte gesetzt.

Systemführerschaft gestrichen und Anträge zu Fernbussen beschlossen

In den letzten Monaten wurde viel und kontrovers über die Systemführerschaft (Art 18a PBG) diskutiert. Mit der OBI-Vorlage hat der Bundesrat verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, um 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 hätten werden sollen. Anlass zur Kritik gab die Frage, wer künftig die Tarife und das Sortiment im öffentlichen Verkehr festlegen soll. Nach Meinung der KVF-N soll die Systemführerschaft nicht im Gesetz festgeschrieben werden. Stattdessen erwartet die Kommission eine einvernehmliche Lösung innerhalb der Branche. Sie beantragt deshalb ohne Gegenstimme, diesen Artikel aus der Revisionsvorlage zu streichen.

Neu in die OBI-Vorlage möchte die Kommission eine Bestimmung in Bezug auf die Fernbusse (Art. 9 PBG) aufnehmen (vgl. S. 6).

Mehr Rechte für Passagiere

Die Kommission schliesst sich dagegen in Bezug auf die Passagierrechte dem Bundesrat an. So will auch sie den Passagieren im öffentlichen Verkehr mehr Rechte geben: Bei Ausfällen oder langen Verspätungen sollen Bahn- oder Busunternehmen

künftig eine Entschädigung bezahlen müssen. Ebenfalls dem Bundesrat angeschlossen hat sich die KVF-N in der Frage des Ausschlusses des Öffentlichkeitsgesetzes für die Aufsichtstätigkeiten des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Sicherheitsbereich (Art. 14 Abs. 2 EBG). Das Öffentlichkeitsgesetz vom 17. Dezember 2004 gilt nicht für Berichte betreffend Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen des BAV sowie für andere amtliche Dokumente, soweit sie Personendaten enthalten, welche die technische oder betriebliche Sicherheit betreffen.

Trassenvergabestelle wird Anstalt des Bundes

Zudem folgt die Kommission dem Bundesrat bezüglich Trassenvergabestelle, die heute von den drei grossen Normalspurbahnen (SBB, BLS und SOB) sowie dem VöV getragen wird. Sie soll künftig in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet werden. Sie wird künftig für alle Bahnen (ausgenommen Schmalspurbahnen) zuständig sein.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[16.075](#) Organisation der Bahninfrastruktur

Verlagerungsbericht 2017

Der Bundesrat hat Anfang Dezember den Verlagerungsbericht für die Periode von Juli 2015 bis Juni 2017 veröffentlicht. Der Schienengüterverkehr konnte weitere Marktanteile gewinnen und erreichte im alpenquerenden Verkehr einen Marktanteil von 71%.

Erstmals wurden 2016 weniger als 1 Million Lastwagenfahrten durch die alpenquerenden Routen der Schweiz gezählt. Damit wurde ein Zwischenziel erreicht, das gemäss Gesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs bereits 2011 hätte erreicht werden sollen. Damit ist auch klar: Das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten bis Ende 2018 wird deutlich verfehlt. Der Bundesrat schlägt im Verlagerungsbericht dennoch vor, das Ziel beizubehalten. Er will abwarten, wie sich die Kapazitätssteigerungen durch die NEAT, den Ausbau der Zulaufstrecken und die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors auswirken.

2017 von Rastatt geprägt

In der Summe dürfte sich der Schienengüterverkehr 2017 weniger erfreulich entwickelt haben als noch 2016: Denn bereits zum Ende des Betrachtungszeitraums des Verlagerungsberichts (Juni 2017) ist das Transportvolumen auf der Schiene gesunken, während der Güterverkehr auf der Strasse konstant blieb. Durch die Streckensperre bei Rastatt wurden in den beiden Monaten August und September rund 10'000 Lastwagenfahrten mehr durch die Alpen gezählt als üblich. Das sind, bei rund 250'000 Lastwagenfahrten pro Quartal, rund 4% mehr. Demgegenüber konnte der alpenquerende Schienengüterverkehr nur rund zwei Drittel seines üblichen Volumens abwickeln. Rund 1'500 Züge konnten nicht verkehren. Was nicht transportiert werden konnte, wurde grösstenteils später oder über andere Leitwege transportiert. Zu diesem Schluss kommt der Verlagerungsbericht.

Folgen des Streckenunterbruchs für die Verlagerung

Das UVEK rechnet infolge der Streckensperre bei Rastatt mit einem 1% tieferen Modalsplit für den Schienengüterverkehr 2017. Die Totalsperre der Luino-Strecke im Rahmen des Ausbaus des 4-Meter-Korridors im zweiten Halbjahr 2017 dürfte die Verlagerung zusätzlich erschweren. Das [LITRA-Quartalsreporting](#) zeigt jedoch für das vierte

Quartal eine gewisse Erholung für den Schienengüterverkehr. Die Zahlen bestätigen den Befund im Verlagerungsbericht, dass ein Teil der Güter nach der Streckensperre einfach verzögert auf der Schiene befördert wurde. Im vierten Quartal ist die Verkehrsleistung im Güterverkehr (Nettotonnenkilometer) nämlich um 3,6% gestiegen.

Lehren aus Rastatt

Der Bundesrat schlägt im Verlagerungsbericht verschiedene Massnahmen vor, um den Schienengüterverkehr nach dem Streckenunterbruch bei Rastatt langfristig zu stabilisieren. Vor allem bei Baumassnahmen, der Baustellenkoordination und durch ein besseres Verkehrsmanagement bei Störungen sollen Verbesserungen erzielt werden. Zudem sollen die Gremien der europäischen Schienengüterkorridore ihre Aufgaben/Kompetenzen verstärkt wahrnehmen.

Die Verkehrskommissionen der eidgenössischen Räte haben den neusten Verlagerungsbericht im Januar diskutiert. Die KVF-N hat die Verwaltung beauftragt, ihr bis Ende 2018 eine Strategie zur mittelfristigen Umsetzung des Verlagerungsziels vorzulegen.

Der Verlagerungsbericht wird in der Frühlingsession im Nationalrat diskutiert. So hat es die Verkehrskommission beim Ratsbüro der grossen Kammer beantragt. Im Ständerat ist der Verlagerungsbericht nicht traktandiert.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.016](#) Verlagerungsbericht Juli 2017

Weiterentwicklung SBB Cargo

In seinem Bericht zeigt der Bundesrat verschiedene Eignermodelle für die Zukunft von SBB Cargo auf. Der Bundesrat sieht keine Notwendigkeit für eine Privatisierung oder eine Auslagerung von SBB Cargo aus dem Konzern. Jedoch soll der Verwaltungsrat eigenständige Kompetenzen in strategischen Fragen erhalten und mit Personen ergänzt werden, die von der SBB unabhängig sind.

Die Diskussion über die Auslagerung von SBB Cargo wurde bereits 2014/2015 im Rahmen der Revision des Gütertransportgesetzes geführt. Der nun vorliegende Bericht geht auf ein Postulat zurück, das im Zusammenhang mit dieser Diskussion durch die ständerätliche Verkehrskommission eingereicht wurde.

Verschiedene Eignermodelle evaluiert

SBB Cargo ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der SBB. Heute wird SBB Cargo vom Verwaltungsrat des Mutterkonzerns strategisch geführt. In seinem Bericht hat der Bundesrat neben dem Status Quo verschiedene Eignermodelle innerhalb und ausserhalb des Konzerns, sowie mit einer Privatisierung geprüft. Die Modelle wurden anhand einer qualitativen Analyse bewertet. Dabei haben Modelle mit einer vollständigen Privatisierung oder einer Mehrheitsbeteiligung Dritter schlechter abgeschnitten als der Status Quo. Sie bergen nämlich das Risiko, dass Angebote von SBB Cargo stark abgebaut würden, mit nachteiligen Folgen für die Versorgung der Wirtschaft und für die Verkehrs- und Umweltpolitik der Schweiz.

Keine Auslagerung, aber mehr Unabhängigkeit im Verwaltungsrat

Zudem kommt der Bericht zum Schluss, dass eine Auslagerung von SBB Cargo mit einem grossen Aufwand verbunden wäre, ohne dass sich dadurch insgesamt Vorteile ergäben. Aus Sicht des Bundesrats soll SBB Cargo als Tochtergesellschaft im SBB-Konzern verbleiben. Wichtig ist dem Bundesrat aber die Stärkung und Unabhängigkeit des Verwaltungsrats. Dieser soll zu einem selbständigen Gremium werden und die üblichen Kompetenzen bei strategischen und geschäftlichen Entscheiden besitzen. Künftig sollen im Verwaltungsrat von SBB Cargo auch externe Dritte Einsitz nehmen und das Verwaltungsratspräsidium besetzen. Durch diese institutionelle Aufwertung soll der Verwaltungsrat

fachlich verstärkt werden und positive unternehmerische Impulse erhalten, ohne die verkehrs-, staatspolitischen sowie volkswirtschaftlichen Ziele zu vernachlässigen. Zusätzlich sollen Partner oder Grosskunden der SBB Cargo langfristig über eine substantielle Minderheitsbeteiligung in die Unternehmens-tätigkeit einbezogen werden. Die SBB will ab Mitte 2018 mit möglichen Partnern über eine Beteiligung an SBB Cargo sprechen.

Zustimmende Haltung in den Kommissionen

Die Verkehrskommissionen von National- und Ständerat haben den Bericht des Bundesrats an mehreren Sitzungen diskutiert und diverse Vertreter der Verwaltung, der SBB und der Güterverkehrsbranche angehört. Die direkte Ansiedlung von SBB Cargo beim Bund wurde im Auftrag der KVF-N vertieft. Am Ende der Beratungen stellten sich beide Kommissionen hinter den Vorschlag des Bundesrats, den Verwaltungsrat von SBB Cargo für Dritte zu öffnen und Partner für Minderheitsbeteiligungen zu gewinnen. Die nationalrätliche Verkehrskommission wünscht zudem, dass die Güterverkehrsbranche auch über ein möglichst nachhaltiges Engagement bei SBB Cargo eingebunden werden soll.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 15.3496 der KVF-S vom 18. Mai 2015](#)

Vorstösse nationaler Fernbusverkehr

Mit den Konzessionsgesuchen für nationale Fernbuslinien sind ordnungspolitische Fragen aufgetaucht. Sind Fern- und insbesondere der abteilungsberechtigte Regionalverkehr durch die Praxis der Konzessionsvergabe ausreichend vor Konkurrenz geschützt? Und wie sollen Fernbushaltepunkte in die bestehende öV-Infrastruktur eingebunden werden? Auf diese Fragen nehmen politische Vorstösse Bezug, die in den letzten Wochen eingereicht wurden.

Einen Vorentscheid für eine Verschärfung des Konkurrenzverbots im öffentlichen Verkehr der Schweiz hat die KVF-N im Januar gefällt: Interessierte Busunternehmen sollen Transporte nur durchführen dürfen, wenn im Fernverkehr keine wesentliche und im Regionalverkehr höchstens eine minimale Konkurrenzierung vorliegt (Art. 9 PBG). Das Gesetz soll im Rahmen der OBI-Vorlage entsprechend angepasst werden. Der Antrag wird in der Frühlingssession vom Nationalrat behandelt.

Paradigmenwechsel ohne Grundsatzentscheid?

Zur Konzessionsvergabe und damit zur Beurteilung, ob die (geltenden) Konkurrenzbestimmungen eingehalten werden, verlangt eine breit abgestützte Interpellation Auskunft. Der Bundesrat soll unter anderem darlegen, worauf sich die neue Praxis stützt, wonach Konzessionsgesuche für den Betrieb von Fernbussen ohne Gesetzesänderung und politischen Grundsatzentscheid genehmigt werden können. Bisher war der nationale Fernverkehr mit wenigen Ausnahmen der Bahn vorbehalten. Im [«Bericht zum Internationalen Personenverkehr \(Bahn/Bus\)»](#) schlägt der Bundesrat nationale Fernbuslinien unter anderem als Verkehrsangebot «3. Klasse» zur Ergänzung des bestehenden Bahnangebots vor und somit als Tiefpreisvariante bestehender Verbindungen. Die Antworten des Bundesrats auf die Fragen der Interpellation finden Sie [hier](#).

Nationales Konzept für Fernbushalte gefordert

Für Diskussionen sorgen auch die Bewilligungen für Haltepunkte. Mehrere Städte, Gemeinden und Grundeigentümer haben sich geweigert, Bewilligungen für Haltestellen von Fernbussen zu erteilen. In einer Kommissionsmotion fordert die KVF-N nun ein nationales Konzept für multimodale Busterminals. Der Bund soll eine Koordinationsfunktion beim Bau von

Verkehrsknotenpunkten und Umsteigemöglichkeiten übernehmen. Es soll ein direkter Austausch zwischen Kantonen, Gemeinden und Branchenvertretern stattfinden. Die Kommissionsmotion wurde ohne Gegenstimmen überwiesen und wird in der Frühlingssession im Nationalrat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.3001](#) [17.4247](#) **Motion. Nationales Busterminal-Konzept Interpellation Fernbusse. Wo bleibt der politische Grundsatzentscheid?**

Parlamentarische Initiative Tempo 50

Mit einer parlamentarischen Initiative fordert Nationalrat Gregor Rutz, Tempo 50 auf den Hauptverkehrsachsen innerorts im Strassenverkehrsgesetz zu verankern. Dieser Grundsatz soll nur aus Sicherheitsgründen, nicht aber zu Gunsten des Lärmschutzes umgangen werden können. Damit soll der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen gewährleistet bleiben, auch unter Inkaufnahme von höherer Lärmbelastung.

Die nationalrätliche Verkehrskommission hat der Initiative mit 13:10 Stimmen Folge gegeben. Die Kommissionsmehrheit ist der Ansicht, dass im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen bzw. auf den sog. verkehrsorientierten Strassen weiterhin gewährleistet werden soll. Ausserdem stehen Tempo-30-Zonen auf Hauptachsen dem Gedanken der Netzhierarchien und der Bündelung des Verkehrs entgegen und führen stattdessen zu mehr Lärm und weniger Sicherheit auf den siedlungsorientierten Strassen in den Quartieren.

Die ständerätliche Schwesterkommission sieht dies anders: Sie beschloss mit 8 zu 5 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben. Die Initiative sei ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie. Die Bedürfnisse und unterschiedlichen regionalen und örtlichen Gegebenheiten sollen weiterhin berücksichtigt werden können. Dieser bestehende Spielraum soll insbesondere für Gemeinden erhalten bleiben, in denen keine Entlastungsstrassen gebaut werden können.

Aufgrund der Uneinigkeit zwischen den beiden Kommissionen geht das Geschäft nun vorerst zurück in die KVF-N. Hält diese an ihrer Zustimmung fest, geht die Initiative in den Nationalrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.462](#) **Parlamentarische Initiative. Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**