

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4/16 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 28. November bis 16. Dezember 2016



## Geschätzte Mitglieder

17 Jahre lang war er unser Präsident, acht davon Verfasser unserer Sessionsvorschau – Alt Ständerat Peter Bieri. An der Mitgliederversammlung vom 29. September 2016 trat er nach 17 Jahren als Präsident der LITRA zurück. Peter Bieri hat die LITRA in seiner Präsidentschaft zu einer schweizweit geachteten Organisation im Dienste des öffentlichen Verkehrs in unserem Land entwickelt. Dies haben wir seinem enormen Engagement,

seiner überlegten und seriösen Art und seiner Leidenschaft für die LITRA zu verdanken. Er hat die LITRA geprägt, ja die LITRA wurde umgehend mit seinem Namen assoziiert. An dieser Stelle danken wir unserem ehemaligen Präsidenten Peter Bieri ganz herzlich für seine unermüdliche Arbeit für unseren Verein.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen

Finanzierung der Bahninfrastruktur 2017-2020

Botschaft Luftfahrt

Standesinitiative Chlortransporte

Motion Wettbewerb unter Fahrdiensten

An dieser Stelle danke ich unseren Mitgliedern nochmals herzlich, dass sie mich zum neuen Präsidenten gewählt haben. Die LITRA ist eine angesehene und wichtige Plattform, zu der wir Sorge tragen und die wir positiv weiterentwickeln müssen. Ich bin mir dessen vollends bewusst und habe diese neue Tätigkeit mit viel Freude begonnen. Die LITRA können wir nur gemeinsam erfolgreich weiterentwickeln. Für neue Ideen und Meinungen bin ich jederzeit offen.

Das verkehrspolitische Hauptthema der nächsten Wochen ist der **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**. Nachdem in der Herbstsession die letzten Differenzen zwischen den Räten mit einem gutschweizerischen Kompromiss ausgeräumt werden konnten, haben beide Räte dieser Vorlage in der Schlussabstimmung mit grossem Mehr zugestimmt. Die Vorlage ist somit unter Dach und Fach und kann dem Volk unterbreitet werden. Die Kampagne für die Volksabstimmung am 12. Februar 2017 hat bereits begonnen.

Der NAF ist ein ausgeklügeltes Finanzierungsinstrument für den Verkehr auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen. Dieser Verkehr hat sich seit 1990 verdoppelt. Dadurch wurde die Beseitigung von Engpässen und Ausbauten nötig und der Strassenunterhalt teurer. Gleichzeitig wurden Autobahnvignette und Mineralölsteuer seit Mitte der 90er Jahre nicht mehr der Teuerung angepasst. Mit einer moderaten Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs, der Überführung der Mittel aus der Automobilsteuer in den Fonds, einer Abgabe auf Elektroautomobile ab 2020 und einem höheren Anteil der Mineralölsteuer soll der zusätzliche Finanzierungsbedarf langfristig gesichert werden.

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds kann das Nationalstrassennetz innerhalb des Wachstumsmarkts Mobilität funktionsfähig bleiben. Die Strassen sind nicht nur für den Automobilverkehr zentral, sondern auch für den öV, findet dieser doch zur Hälfte mit Bus, Trolleybus oder Tram auf der Strasse statt. Wie beim Schienenverkehr sollen Ausbauschritte im Nationalstrassennetz künftig etappenweise geplant werden.

---

9-12 Prozent der NAF-Ausgaben sind für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Die **Agglomerationsprogramme** decken Massnahmen für Bus-, Tram-, Auto-, Velo- und Fussverkehr ab und sind offen für technische Innovationen. 70 Prozent des Verkehrs und über 90 Prozent des Stauaufkommens fallen in Städten und Agglomerationen an. Die Agglomerationsprogramme stellen sicher, dass die NAF-Mittel dort eingesetzt werden, wo der Handlungsbedarf am dringendsten und die erzielte Wirkung am grössten ist.

Auch der **Netzbeschluss (NEB)** wird mit der neuen Finanzierungsgrundlage umgesetzt. Damit werden knapp 400 km bestehende kantonale Strecken ins Nationalstrassennetz überführt. Gemeinsam mit Ausbauten sorgt der Netzbeschluss letztlich für ein flächendeckendes Nationalstrassennetz, das alle Kantone und damit auch die Berggebiete und Randregionen anbindet.

Die LITRA engagiert sich tatkräftig im Komitee der JA-Kampagne für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds. Das Komitee steht unter dem Lead von strasseschweiz und vereint Automobilverbände, Kommunalverbände, die LITRA und den VöV. Der Abstimmungskampf wird am 15. Dezember mit einer Medienkonferenz von Bundesrätin Doris Leuthard lanciert. Am 18. Januar 2017 laden LITRA und VöV zu einer eigenen Medienkonferenz.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

---

## Finanzierung der Bahninfrastruktur 2017 - 2020

**Dank dem JA zur Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Volksabstimmung vom Februar 2014 verfügt das schweizerische Bahnnetz über einen unbefristeten Fonds, mit dem der Ausbau, der Betrieb, der Unterhalt und die Erneuerungen finanziert werden. Mit der vorliegenden Botschaft schlägt der Bundesrat vor, wie und mit welchen Mitteln Betrieb und Substanzerhalt in den nächsten vier Jahren finanziert werden sollen. Darüber hinaus informiert er über den Anlagenzustand, die Inanspruchnahme und die Auslastung der Bahninfrastruktur.**

Seit der ersten grossen Bahnreform 1999 wird die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt über einen vierjährigen Zahlungsrahmen und eine Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB geregelt. Seit 2011 kommt ein gleiches Vorgehen bei den Privatbahnen zur Anwendung. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) besteht nun seit diesem Jahr die Situation, dass auch der Ausbau der Bahninfrastruktur aus diesem Fonds bezahlt wird. Es geht vorrangig um den Betrieb und den Substanzerhalt und dann auch um die Ausbauprojekte. Es gibt heute 38 Bahnunternehmen, die davon profitieren werden.

Für die Zahlungsperiode 2017-2020 sieht die bundesrätliche Botschaft zur Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur und zur Finanzierung der Erneuerungen einen Betrag von insgesamt 13.232 Mia. Franken vor. Im Vergleich zur auslaufenden Vierjahresperiode ergibt sich damit eine Erhöhung von 2.377 Mia. Franken. Die zusätzlichen Mittel werden mit dem Mehrbedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnzugang und den Kunstbauten begründet. Von den zur Verfügung stehenden Mitteln sind rund drei Viertel als Investitionsbeiträge (Erneuerungen) vorgesehen. Von den bereits festgelegten Beträgen erhalten die SBB 7.6 Mia. und die Privatbahnen 4.9 Mia. Franken.

Der Ständerat behandelte das Geschäft als Erstrat. Er hat der Vorlage in der Herbstsession 2016 ohne Änderungen zugestimmt. Die nationalrätliche Verkehrskommission schloss sich dieser Entscheidung an und beantragt ihrem Rat mit 16 zu 0 Stimmen bei 9 Enthaltungen dem Zahlungsrahmen in der vorgelegten Form zuzustimmen. In der Wintersession hat der Nationalrat darüber zu entscheiden. Damit die notwendigen Kredite fristgerecht auf Anfang 2017 zur Verfügung gestellt werden können, muss die Schlussabstimmung zu diesem Geschäft in beiden Räten in der Wintersession erfolgen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**16.040 Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in den Jahren 2017-2020**

---

## Luftfahrtgesetz. Teilrevision 1+

**Am 31. August 2016 hat der Bundesrat die Botschaft sowie den Gesetzesentwurf zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes verabschiedet. Als zweite von mehreren geplanten Teilrevisionen liegt der Schwerpunkt der Vorlage vor allem bei der Regelung technischer Fragen. Darunter fallen Bereiche wie die Verbesserung der Sicherheit, neue Instrumente zur Abwehr terroristischer Anschläge gegen die Zivilluftfahrt, effizientere Bewilligungsverfahren und Rahmenbedingungen für die Kooperation zwischen Skyguide und anderen Anbietern von Flugsicherungsdienstleistungen.**

Mit der Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes werden - in Umsetzung europäischer Vorgaben - die Rahmenbedingungen für die Erfassung und Finanzierung von Luftfahrt Daten festgelegt. Der heutige Prozess zur Zulassung von Luftfahrthindernissen wird vereinfacht und gestrafft. Beim Thema Luftsicherheit geht es um zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Abwehr von widerrechtlichen Handlungen gegen den Luftverkehr und um neue Instrumente zur Verbesserung der Sicherheitskontrollen auf Flugplätzen. So werden die strafrechtlichen Bestimmungen bei Umgehung der Sicherheitskontrollen verschärft. Zudem können Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, Passagierlisten den zuständigen Strafverfolgungsorganen auf Verlangen auszuhändigen. Weiter werden mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes Geräte zur Störung von Satellitennavigationssignalen verboten. Geregelt werden ferner die Bedingungen, unter welchen Skyguide Flugsicherungsdienstleistungen an ausländische Flugsicherungsanbieter übertragen oder solche Dienstleistungen in einer internationalen Zusammenarbeit erbringen kann. Eine Änderung des Mineralölsteuerverwendungsgesetzes soll schliesslich mehr Flexibilität bei der Verteilung der Gelder aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr ermöglichen.

Die nationalrätliche Verkehrskommission ist Ende Oktober einstimmig auf die Vorlage eingetreten. In der Detailberatung hat sich eine Mehrheit der Kommission für verschiedene Änderungsanträge

zuhanden der Behandlung im Nationalrat ausgesprochen. Unter anderem soll der Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen ein grösseres Gewicht beigemessen werden. Dies vor allem auch dann, wenn die Anlagen der Landesflughäfen mit dem Moorschutz in Konflikt geraten. Weiter beantragt eine Kommissionsmehrheit, auf die Schaffung eines Regelwerks zur Verwaltung der Luftfahrt Daten zu verzichten. Mit dem Ziel, eine dauerhafte Lösung für die Finanzierung der Flugsicherung zu finden, hat sich die Kommissionsmehrheit für eine Aufhebung der geltenden zeitlichen Befristung ausgesprochen. So kann der Bund auch in Zukunft eine finanzielle Abgeltung an Skyguide für Dienstleistungen in delegierten Lufträumen leisten. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission die Vorlage mit 21 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Der Nationalrat ist Erstrat und wird das Geschäft in der Wintersession beraten. Zu Beginn des neuen Jahres wird sich die ständerätliche Verkehrskommission mit dieser Vorlage beschäftigen, so dass dieses Geschäft in der ersten Jahreshälfte 2017 zu Ende beraten werden kann.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**16.040 Botschaft zum Luftfahrtgesetz. Teilrevision 1+**

---

## Weitere verkehrspolitische Geschäfte: Standesinitiative Chlortransporte und Motion Wettbewerb unter Fahrdiensten

Chlortransporte in der Schweiz – der Kanton Genf fordert in einer Standesinitiative ein Verbot für Chlortransporte auf Güterzügen und die Pflicht für Unternehmen, Chlor vor Ort zu produzieren. Der Ständerat berät die Standesinitiative in der Wintersession. Die vorberatende ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen lehnt die Standesinitiative einstimmig ab. Mit der *Gemeinsamen Erklärung II*, die Vertreter der Industrie und der SBB unter Federführung des BAFU ausgearbeitet und Ende September 2016 unterzeichnet haben, könnten angemessene Lösungen für den Transport gefährlicher Güter gefunden werden. Auf diesen Standpunkt stellt sich die vorberatende Kommission.

Die *Gemeinsame Erklärung II* umfasst Massnahmen und Ziele zur Risikosenkung bei Chlortransporten. An deren Ausarbeitung waren der Verband der chemischen Industrie, SBB Cargo und der VAP beteiligt. Nach dem Massnahmenpaket aus der *Gemeinsamen Erklärung I*, das bis 2011 wirksam war, laufen seit Ende 2015 neue, von den SBB eingeleitete Massnahmen zur Senkung der Risiken bei Gefahrentransporten. Dazu gehören langsam fahrende Züge mit Chlorkesselwagen in den Regionen Genf und Lausanne. Zudem verpflichtet sich die Industrie zu prüfen, wie sie Chlor aus dem Ausland auf kürzeren Routen durch weniger besiedeltes Gebiet beziehen könnte.

Jährlich rollen von Frankreich herkommend rund 350 Kesselwagen zu jeweils rund 60 Tonnen auf der Bahn via Genf zu den Chemiewerken in Monthey und Visp.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**15.3040 Standesinitiative Kanton Genf. Stopp den Chlortransporten zum Schutz der Bevölkerung und zum Bau von Wohnungen.**

Der Walliser FDP-Nationalrat Philippe Nanthermod fordert in einer Motion, dass für Taxis und weitere Fahrdienste (den sogenannten berufsmässigen Personentransport) neu die ordentlichen Vorschriften des Strassenverkehrs, des Arbeitsgesetzes und des Obligationenrechts gelten. Bisher sind sie der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) unterstellt. Dadurch müssen Taxifahrer in ihrem Fahrzeug etwa einen Fahrtenschreiber installieren, eine Bewilligung für beufsmässige Personentransporte einholen und Ruhezeiten einhalten.

Wie Philippe Nanthermod in seiner Motion ausführt, würden diese Vorschriften aus der Zeit vor GPS und den neuen Informationstechnologien stammen. Dadurch würde nicht mehr wie angestrebt die Sicherheit erhöht, sondern vor allem der Wettbewerb mit neuen Fahrdienstangeboten wie Uber verzerrt, da diese die Spezialvorschriften nicht einhalten müssen. Kantone, Städte und Gemeinden hätten auch bei Annahme der Motion weiterhin die Möglichkeit, Konzessionen für die Nutzung ihres öffentlichen Raumes zu erteilen.

Der Bundesrat und der Nationalrat haben die Motion angenommen. In der Wintersession entscheidet nun der Ständerat darüber.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**16.3066 Motion Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb. Nanthermod Philippe (FDP/VS)**