

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 1/17 Frühlingssession der Eidgenössischen Räte, 27. Februar bis 17. März 2017



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Die LITRA hat sich vor vier Jahren stark für die Finanzierung der Bahninfrastruktur, für die FABI-Vorlage, eingesetzt. Darum hat sie in den letzten Monaten auch stark für die Finanzierung der Strasseninf-

rastruktur, für die NAF-Vorlage, gekämpft. Denn die LITRA setzt sich für eine gesamtheitliche und trägerübergreifende Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturen ein.

Das deutliche Ja der Stimmbevölkerung am 12. Februar ist ein klares Zeichen für eine ausgewogene Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur. Die Schweiz braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die unser vielfältiges Land verbindet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichert die Finanzierungsgrundlage und damit auch die erfolgreichen Agglomerationsprogramme in den Städten. Zwei Drittel aller Fahrten des öffentlichen Verkehrs finden nämlich auf der Strasse statt. Bei den Agglomerationsprogrammen liegt der Fokus auf einer Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems. So handelt es sich bei diesen Programmen zu einem grossen Teil um öV-Projekte, weil sie ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Lösung von Verkehrsproblemen haben. Besonders in dicht besiedelten Agglomerationen ist der öV die effizienteste Form der Verkehrsbewältigung. Mit dem NAF ist sichergestellt, dass auch in Zukunft beinahe 400 Millionen Franken pro Jahr in diese Agglomerationsprogramme fliessen. So ist das Ja zum NAF für die LITRA ein JA zum öffentlichen Verkehr.

Im Fokus der Frühlingssession 2017 steht der Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr (RPV). Der Bundesrat hat für die Jahre 2018-2021 einen Verpflichtungskredit von 3960 Millionen Franken für den RPV beantragt – inklusive 155 Millionen Franken, mit welchen sich der Bund an den geschätzten Mehrkosten gegenüber der Plansituation 2017 beteiligen will. Den verbleibenden Finanzierungsmehrbedarf von 727 Millionen sollen gemäss Bundesrat die Kantone und die Transportunternehmen übernehmen. Die LITRA lehnt diese Aufteilung der Mehrkosten ab, weil damit neue Tariferhöhungen im öffentlichen Verkehr drohen. Die Mehrkosten müssten nach Meinung der LITRA zu je einem Drittel von den Transportunternehmen, dem Bund und den Kantonen übernommen werden. Gemäss dieser Aufteilung der Mehrkosten muss der Verpflichtungskredit des Bundes um 144 Millionen auf 4104 Millionen erhöht werden. Die Mehrheit der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unterstützt diesen Vorschlag für eine gerechte Aufteilung der Mehrkosten. Der Ständerat wird dieses Geschäft am 8. März behandeln.

Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr

Organisation der Bahninfrastruktur

Teilrevision Binnenschiffahrtsgesetz

Motion Keine Diskriminierung von Bussen im öffentlichen Verkehr auf Autobahnen und Autostrassen

Motion Reduzierung von Staus in den Morgenstunden

Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr

Der Regionalverkehr (RPV) soll ab 2018 mehr Planungssicherheit bei der Finanzierung erhalten. Der Bundesrat schlägt vor, die Abgeltungen des Bundes neu für vier Jahre in einem Verpflichtungskredit festzulegen. Umstritten ist vor allem die Höhe des Kredits. Die ständerätliche Verkehrskommission stellt ihrem Rat den Antrag, für die Abgeltungen mehr Mittel zur Verfügung zu stellen.

Bund und Kantone beteiligen sich mit je 50% an den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr. Für den Zeitraum 2018 bis 2021 betragen die ungedeckten Kosten des RPV rund 4,3 Mia. oder gut 1 Mia. Franken pro Fahrplanjahr. In dieser Zeit sind zahlreiche Angebotsbauten geplant: die Linie Mendrisio-Varese, Genf-Annemasse, der Ausbau der Zürcher S-Bahn und neues Rollmaterial etwa für RhB und RBS.

Alles in allem führen diese geplanten Angebotsbauten zu einem Mehrbedarf an Abgeltungen von 882 Mio. Franken in den Jahren 2018 bis 2021. Der Bundesrat schlägt vor, diesen Mehrbedarf zu 50% auf die Verkehrsunternehmen abzuwälzen. Der Bund will sich mit 155 Millionen Franken (18%) an den zusätzlichen Abgeltungen beteiligen. Der Bundesrat geht davon aus, dass ein Teil des Mehrbedarfs über zusätzliche Effizienzgewinne bei den Verkehrsunternehmen kompensiert werden kann.

Ein Blick auf die vergangenen Jahre zeigt jedoch, dass der RPV Effizienz und Eigenfinanzierung stetig erhöht hat. Während das stark ausgebaut wurde und die Nachfrage jährlich um 4 bis 5 Prozent wuchs, sind die Abgeltungen pro Personenkilometer seit 2008 stetig zurückgegangen. Es war wiederholt den Kantonen überlassen, bestellte Angebote zu überprüfen. Dabei war die Vorlaufzeit bis zum fahrplanmässigen Betrieb oft so kurz, dass vor allem die Verkehrsunternehmen das Risiko trugen. Tarifierhöhungen waren die logische Folge. Die Tarife stiegen seit 2007 jährlich um mehr als 1 Prozent, teuerungsbereinigt noch stärker.

Die Finanzierung des Schweizer Regionalverkehrs bleibt eine Herausforderung. Handlungsbedarf besteht genau genommen vor allem beim Bestellverfahren. Das Angebot im RPV soll besser auf bereits beschlossene und in Ausbauprogrammen hinterlegte Infrastrukturausbauten abgestimmt

werden. Die Finanzierung des Angebots muss genauso wie die Finanzierung der Infrastruktur langfristig sichergestellt werden. Mit der Überweisung der ständerätlichen Kommissionsmotion „Regionaler Personenverkehr. Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens“ wurde das UVEK beauftragt, eine Reformvorlage auszuarbeiten, die bis spätestens Ende 2018 in die Vernehmlassung gehen soll.

Die ständerätliche Verkehrskommission stellt ihrem Rat den Antrag, vor dem Hintergrund drohender Tarifierhöhungen, den Verpflichtungskredit gegenüber der Bundesratsvorlage um 144 Mio. Franken zu erhöhen. Die ungedeckten Kosten aus dem Angebotsausbau sollen zu je einem Drittel auf Bund, Kantone und Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden. Für diese Lösung hatte sich die LITRA bereits in der Vernehmlassung ausgesprochen und sich nun im Vorfeld der Beratungen engagiert. In der Frühlingsession behandelt der Ständerat als Erstrat die Vorlage Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2018-2021.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

16.080 Botschaft Regionaler Personenverkehr 2018-2021. Verpflichtungskredit

13.3663 Motion Regionaler Personenverkehr. Sicherstellung der Finanzierung und Harmonisierung des Bestellverfahrens.

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Mit der OBI-Vorlage schlägt der Bundesrat verschiedene Massnahmen vor, 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 werden sollen. Die LITRA ist überzeugt, dass künftig vermehrt einheitliche Systeme und Standards gefordert und durchgesetzt werden müssen. Nur so kann die technologische Entwicklung im schweizerischen ÖV-System effizient und kundenorientiert gewährleistet werden.

Die nationalrätliche Verkehrskommission ist mit 22 zu 1 Stimme bei 2 Enthaltungen auf den Entwurf des Bundesrates eingetreten, stellt ihrem Rat aber mit 14 zu 11 Stimmen den Antrag, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen und in vier Punkten zu überarbeiten:

- Erstens soll die SBB Cargo in eine Holding-Struktur ausgelagert werden. So soll die SBB Cargo mehr unternehmerische Freiheit erhalten und der Gütertransport gestärkt werden.
- Als Zweites sollen Systemführerschaften auch für den Güterverkehr geregelt werden.
- Drittens sollen Kantone und Verkehrsverbände Mitwirkungsrechte bei der Bestimmung von Systemaufgaben besser mitwirken können. Anlass zur Kritik gab in der Kommission namentlich die Frage, wer die Tarife festlegen soll.
- Mit dem vierten Punkt will die Kommission den Bundesrat schliesslich beauftragen, die Passagierrechte aus der Vorlage auszugliedern.

Der Nationalrat behandelt dieses Geschäft als Erstrat in der Frühungssession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

16.075 Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur

Teilrevision Binnenschiffahrtsgesetz

Gut 100'000 registrierte Schiffe zählt die Schweiz auf ihren Seen und Flüssen. Für deren Halter sollen neue Bestimmungen gelten. Wichtigstes Element der Revision ist die Vereinfachung von Zulassung und Aufsicht von Schiffen.

Diese Änderung hat zur Folge, dass die Halter bei Umbauten oder Änderungen an ihrem Schiff neu den Beweis erbringen müssen, dass ihr Schiff den geltenden Sicherheitsstandards genügt. Die zuständige kantonale Behörde nimmt dagegen stichprobenartig Nachprüfungen vor. Mit diesem Paradigmenwechsel will der Bundesrat der Tatsache Rechnung tragen, dass viele Schiffe Sonderanfertigungen sind und eine Standardprüfung nicht sinnvoll ist.

Als zweite wichtige Neuerung gegenüber der geltenden Regelung sollen beweissichere Atemalkoholproben genommen werden können, analog zum Strassenverkehr. Bisher muss eine Blutprobe vorgenommen werden, um die Fahrtüchtigkeit festzustellen. Der Ständerat hat als Erstrat eine wesentliche Änderung an der Vorlage vorgenommen: Eine zentrale Datenbank aller Schiffenker, die vom Bund eingerichtet und von den Kantonen finanziert und betrieben würde, fand kein Gehör. Mehrere Kantone hatten sich für eine solche zentrale Datenbank in der Vernehmlassung stark gemacht, insbesondere für die Kontrolle über kantonsübergreifende Gewässer. Ein Vorschlag für die Finanzierung der Datenbank durch den Bund scheiterte im Ständerat knapp. Auch die nationalrätliche Verkehrskommission beschloss, die neuen Bestimmungen zur Einrichtung einer Datenbank aus dem Gesetz zu streichen. Der Nationalrat behandelt die Revision des Binnenschiffahrtsgesetz in seiner Frühungssession als Zweitrat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

16.054 Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt. Teilrevision

Motion „Keine Diskriminierung von Bussen im öffentlichen Verkehr auf Autobahnen und Autostrassen“

Es ist ein eher ungewöhnliches Bild: Einzelne Busse im öffentlichen Verkehr fahren für einen Teil ihrer Linie auf der Autobahn oder Autostrasse. Doch im Gegensatz etwa zu Car-Anbietern oder Fernbussen dürfen die Busse im öffentlichen Verkehr höchstens 80 km/h fahren. Nationalrat und LITRA-Präsident Martin Candinas fordert in einer Motion, diese Beschränkung aufzuheben.

Von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen sind zum Beispiel die PostAuto-Linien Chur-Bellinzona, Zürich-Affolten am Albis oder Yverdon-Vallorbe und etwa die Linie Luzern-Aldorf der Auto AG Uri. Die heutige Regelung verursache Zusatzkosten und einen Wettbewerbsnachteil für die Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr, die einen hohen Qualitätsstandard bieten. Für Reiseautos liegt die Geschwindigkeitslimite bei 100 km/h. Obwohl Gurtenpflicht besteht, ist es grundsätzlich möglich, sich in einem Reiseauto zu bewegen, beispielsweise um die Toilette aufzusuchen oder sich zum Kaffeeautomaten zu begeben.

Bei Linienbussen sind Stehplätze dagegen explizit zugelassen und die Passagiere von der Gurtenpflicht befreit. Statt der bestehenden restriktiven Lösung wäre es vertretbar, dass die öffentlichen Transportunternehmen künftig bei Fahrten über die Autobahn darauf achten, dass alle Passagiere sitzen und aufgefordert werden, die Sicherheitsgurte zu benutzen.

Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Der Effizienzgewinn durch eine höhere Geschwindigkeitslimite sei zu gering, da die Busse jeweils nur auf kurzen Abschnitten auf der Autobahn unterwegs sind. Zudem liesse sich eine Gurten- und Sitzpflicht auf diesen Abschnitten kaum durchsetzen. Der Nationalrat behandelt die Motion als Erstrat in seiner Frühlingssession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

15.4039 Motion Keine Diskriminierung von Bussen im öffentlichen Verkehr auf Autobahnen und Autostrassen

Motion „Reduzierung von Staus in den Morgenstunden“

Bereits heute dürfen Lastwagen die ganze Nacht verderbliche Lebensmittel oder medizinische Produkte transportieren. In Zukunft sollen alle anderen LKW-Transporte statt heute ab 5 Uhr morgens bereits um 4 Uhr starten dürfen. Das fordert der Tessiner Nationalrat Fabio Regazzi in seiner Motion „Reduzierung von Staus in den Morgenstunden“.

Der Vorstoss hat zum Ziel, den Strassenverkehr in den Morgenstunden zu verflüssigen. Die Idee: Wenn LKWs schon früher unterwegs sind, kommen sie dem Pendlerverkehr nicht mehr in die Quere. Der Nationalrat hat die Motion mit 98 zu 93 Stimmen angenommen.

Die LITRA hat sich zusammen mit dem VöV gegen die Motion engagiert. Die Nachtruhe würde durch die zusätzliche Lärmbelastung in den frühen Morgenstunden massiv gestört. Auf der anderen Seite ist nicht klar, wie gross der Nutzen für die Verflüssigung des Verkehrs wäre. Auch die Nutzfahrzeugindustrie äussert Bedenken gegenüber einer Lockerung, weil sie keinen Bedarf für längere Fahrzeiten sieht. Dies nicht zuletzt, weil bereits heute für zahlreiche Bereiche Ausnahmen gelten.

Der Motionär fordert die Lockerung nur für inländische Transporte. Das Nachtfahrverbot ist aber im Landverkehrsabkommen mit der EU verankert und gilt somit auch für den Transitverkehr, für Importe und Exporte. Gerade im alpenquerenden Güterverkehr wurden aber sehr viele Anstrengungen unternommen, den Transport auf die Schiene zu verlagern, mit beachtlichen Ergebnissen. Mit einer Aufweichung des Nachtfahrverbots würden diese Bemühungen in Frage gestellt. Die Verkehrskommission des Ständerats beantragt ihrem Rat einstimmig die Motion abzulehnen. Der Ständerat behandelt die Motion in der Frühlingssession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

15.3185 Motion Reduzierung von Staus in den Morgenstunden