

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3|17 Herbstsession der Eidgenössischen Räte, 11. bis 29. September 2017



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

Die LITRA setzt sich für eine gesamtheitliche und trägerübergreifende Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturen ein. Aus diesem Grund stellt die LITRA seit Jahren Verkehrszahlen

rund um die Mobilität in der Schweiz zusammen. Wie hat sich die Verkehrsleistung in der Schweiz 2016 entwickelt? Wie viele Beschäftigte, wie viele Fahrzeuge, Schienen, Strassen, Energie und Raum sind nötig, um die Schweiz mobil zu halten? Wie steht der Schweizer öffentliche Verkehr im europäischen Vergleich da? Diese Antworten finden Sie in unserer beliebten eben erschienenen [Publikation «Verkehrszahlen» - Ausgabe 2017](#).

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Motion Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen

Motion Besserer Zugang zur Bahn. Mehr Park-und-Rail-Parkplätze in Bahnhofsnähe

In der letzten verkehrspolitischen Vorschau haben wir ausführlich über den Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2018 – 2021 berichtet. Die LITRA hatte sich im Vorfeld der Beratungen im Parlament zusammen mit dem VöV für eine höhere Beteiligung des Bundes an der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Regionalen Personenverkehrs engagiert. Schliesslich wurde der Verpflichtungskredit vom Ständerat um 144 auf 4104 Mio. Franken erhöht. Dieser Entscheid wurde vom Nationalrat bestätigt. Am letzten Tag der Sommersession wurde dieses Geschäft dann in der Schlussabstimmung von beiden Räten deutlich angenommen, dies zur Freude der LITRA. Für die LITRA ist klar: Das flächendeckende Verkehrssystem der Schweiz funktioniert nur, wenn der Regional- und Fernverkehr, aber auch der städtische Verkehr gut aufeinander abgestimmt sind und die Finanzierung dafür gesichert ist.

In der dritten Woche der Herbstsession, am Donnerstag 28. September, lädt die LITRA zu ihrer Mitgliederversammlung mit Verkehrsforum ein. Herr Bundesrat Johann Schneider-Ammann wird unser Verkehrsforum mit seiner Anwesenheit und einem Vortrag zum Thema «Mobilität, Bildung und Jobs für Wohlstand in der digitalen Schweiz» beehren. Auch werden wir an diesem Tag den Prix LITRA 2017 zum sechsten Mal für Bachelor- und Masterarbeiten, die sich dem Thema «öffentlicher Verkehr» widmen, vergeben. Mit zwölf Diplomarbeiten haben wir in diesem Jahr deutlich mehr Arbeiten als im Vorjahr erhalten und die Vielfalt der Disziplinen hat spürbar zugenommen. Ein klares Zeichen, dass unser Prix LITRA bekannt, beliebt und anerkannt ist.

Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Als Zweitrat hat der Ständerat in der Sommersession die Botschaft [16.075 Organisation der Bahninfrastruktur](#) behandelt. Der Ständerat ist dem Nationalrat nicht gefolgt und hat die Vorlage nicht an den Bundesrat zurückgewiesen. Damit geht das Geschäft zurück in den Nationalrat. Die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) hat am 21. August 2017 beschlossen, auf eine Rückweisung zu verzichten.

Mit der OBI-Vorlage hat der Bundesrat verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, um das Bahnsystem weiterzuentwickeln und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Zugang zur Bahninfrastruktur gleich zu behandeln.

Der Bundesrat schlägt unter anderem vor, dass die Trasse Schweiz AG, heute im Besitz einzelner Bahnen und Verband öffentlicher Verkehr, zu einer unabhängigen Anstalt des Bundes werden soll. Ebenfalls sollen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten. Dazu würden die Infrastrukturbetreiberinnen verpflichtet, ihre Investitionspläne periodisch zu publizieren und die Bahnunternehmen anzuhören. Auch die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr soll analog zu anderen Regulierungsbehörden in RailCom umbenannt werden. Weitere Aufgaben und Kompetenzen sollen die Position der RailCom stärken. Und in der Vorlage OBI wird vorgeschlagen, dass die Schweiz die Rechte der Reisenden im Eisenbahn- und im internationalen Busverkehr (sogenannte Fernbusse) stärken und an internationale Standards anpassen soll. Die Bezeichnung und die gesetzliche Verankerung einer Systemführerschaft im Bereich Verkehr gehören zu den grössten Neuerungen, welche mit der Vorlage OBI umgesetzt werden sollen. Entsprechend sind sie auf Widerstand im Vorfeld und innerhalb der parlamentarischen Diskussion gestossen. Anlass zur Kritik gab die Frage, wer künftig die Tarife und das Sortiment im öffentlichen Verkehr festlegen soll. Hierzu sind weiterführende Gespräche der Kantone aber auch in der öV-Branche geführt worden.

Der Nationalrat hat im Frühling dieses Jahres beschlossen, die Vorlage Organisation der Bahninfrastruktur an den Bundesrat zurückzuweisen.

Im Rückweisungsantrag des Nationalrats waren vier Überarbeitungsaufträge enthalten. So forderte dieser zum einen,

- das Gesetz so anzupassen, dass SBB Cargo in Rahmen einer Holding mehr unternehmerische Freiheit erhält.
- Als Zweites sollten die Systemführerschaften im Güterverkehr geregelt werden.
- Der dritte Punkt sah vor, dass den Kantonen und Verkehrsverbänden Mitwirkungsrechte bei den Systemaufgaben eingeräumt werden.
- Schliesslich sollten die Passagierrechte aus der Vorlage ausgegliedert werden.

Der Ständerat hat in der Sommersession diese Rückweisung ohne Gegenstimme abgelehnt. In Bezug auf die Auslagerung der SBB Cargo will die kleine Kammer auf die Auslegeordnung des Bundesrates warten, welche dieser aufgrund eines Postulates der KVF-S ([15.3496 Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo](#)) diesen Herbst vorlegen wird.

Der Entscheid des Ständerats hat zur Folge, dass sich der Nationalrat erneut mit OBI befasst. Die Überarbeitungsaufträge im Rückweisungsantrag des Nationalrates konnten in letzter Zeit geklärt werden. Denn am 21. August 2017 hat die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) mit 24 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung entschieden, auf eine Rückweisung zu verzichten. In Bezug auf die strategisch wichtige Frage nach dem künftigen Status von SBB Cargo möchte die Kommission vor weiteren Entscheiden die erwähnte Auslegeordnung des Bundesrates evaluieren. Auch zu den übrigen Themen wie der Systemführerschaft im Bereich Güter- und Personenverkehr liegen teilweise bereits mit der Branche abgestimmte Lösungsvorschläge und Anträge vor, welche die Kommission im Rahmen der Detailberatung im vierten Quartal vertieft prüfen und behandeln wird.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[16.075 Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur](#)
[15.3496 Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo](#)

Motion «Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen»

Die nationalrätliche Verkehrskommission (KVF-N) verlangt in einer Motion, die der Nationalrat in der Sommersession gutgeheissen hat, dass die SBB bis 2020 an ihren 52 Drittverkaufsstellen festhalten muss. Der Ständerat wird diese Motion in der Herbstsession beraten. Die vorberatende Verkehrskommission hat sich knapp gegen das Moratorium gestellt.

An 52 Verkaufspunkten verkaufen Partner wie Migrolino, Avec oder die Post als Nebengeschäft Billette. Die Verkaufsstellen gibt es vor allem im ländlichen Raum und sie setzen nur noch rund 1% aller Tickets ab. Die SBB hat beschlossen, diese Drittverkaufskanäle per Ende 2017 aufzuheben. Dagegen wurde eine Petition lanciert, die mit 32'000 Unterschriften bei der SBB eingereicht wurde. Betroffene Gemeinden und Kantone haben teils mit Unverständnis auf die geplante Schliessung der Drittverkaufsstellen reagiert.

Die nationalrätliche Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen (KVF-N) hat im März eine Motion für ein Moratorium für die Schliessung der SBB-Drittverkaufsstellen bis 2020 beschlossen. Es wurde begründet, dass so genügend Zeit bleibt, mögliche Alternativen für die Weiterführung der SBB-Drittverkaufsstellen mit der Unterstützung von Partnern aufzugleisen. Auch sei das Sparvorhaben der SBB im falschen Zeitpunkt ein falsches Signal und verletze die Grundversorgungsprinzipien eines funktionierenden und bezahlbaren Systems. Der Bundesrat warnte vor einer Einmischung der Politik in das operative Geschäft der SBB. Es sei nicht Teil der Grundversorgung der SBB, in jeder Gemeinde eine Verkaufsstelle für Billette zu ermöglichen. Für rund die Hälfte der Verkaufsstellen habe man zudem schon gleichwertige Lösungen mit Partnern gefunden. Der Nationalrat hat die Kommissionsmotion in der Sommersession gegen den Willen des Bundesrates überwiesen.

Die vorberatende Kommission des Ständerats (KVF-S) hat sich knapp, mit 7 zu 5 Stimmen, gegen die Motion ausgesprochen. Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.3258](#) Motion Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen

Motion «Besserer Zugang zur Bahn. Mehr Park-und-Rail-Parkplätze in Bahnhofsnähe»

SBB, Kantone und Gemeinden sollen bei der Schaffung öffentlicher Parkplätze in Bahnhofsnähe ausserhalb von urbanen Zentren mehr in die Pflicht genommen werden. Das fordert die Motion des Tessiner Nationalrats Marco Romano. Der Bundesrat wird beauftragt, sich mit Richtlinien und Zielvorgaben für mehr Park-und-Rail-Plätze einzusetzen. Der Nationalrat hat die Motion in der Frühlingssession überwiesen.

Die Motion wird folgendermassen begründet: Viele Bahnhöfe ausserhalb der urbanen Zentren seien schlecht an das übrige Verkehrssystem angebunden. So entscheiden sich viele Verkehrsteilnehmer gegen die Bahn, weil die Bahnhöfe in ihrem Wohn-gemeinden schlecht an den öffentlichen Strassen-verkehr angebunden seien oder sie zu wenige Park-möglichkeiten an den Bahnhöfen hätten. Das Angebot an öffentlichem Verkehr sei häufig zu schlecht, um von zu Hause aus ohne Auto zu den Bahnhöfen zu gelangen. Mehr Engagement von Seiten der SBB, der Kantone und Gemeinden für die Bereitstellung von Park-und-Railplätze würde die Bahn attraktiver machen und die Autobahnen zu den Hauptverkehrszeiten entlasten.

Der Bundesrat lehnt die Motion ab. Er erachtet Planung, Bau und Mitfinanzierung von Park-und-Rail-Angeboten nicht als eine Bundesaufgabe. Die Zuständigkeit liege bei Kantonen und Gemeinden. Zudem bemühe sich die SBB im Rahmen der Angebotsplanung auch um den Ausbau des Angebots in der kombinierten Mobilität. Die vorberatende Kommission des Ständerates (KVF-S) teilt die Ansicht des Bundesrates und beantragt einstimmig, den Vorstoss abzulehnen. Der Ständerat wird die Motion in der Herbstsession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[15.3771](#) Motion Besserer Zugang zur Bahn. Mehr Park-und-Rail-Parkplätze in Bahnhofsnähe