

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4|17 Wintersession der Eidgenössischen Räte, 27. November bis 15. Dezember 2017



Geschätzte Mitglieder  
 Liebe Leserinnen und Leser

Jeweils in der Wintersession beugt sich das Parlament über das Budget des kommenden Jahres. Bereits im Vorfeld der eigentlichen Debatte zum Voranschlag 2018

geben die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) für das nächste Jahr zu reden. Nachdem das Stimmvolk die Altersvorsorge 2020 im September abgelehnt hat, werden im Budget des Bundes Mittel frei. Der Bundesrat beantragt, von diesen frei werdenden Mitteln 295 Millionen Franken in den BIF einzulegen. So könne der BIF anders als ursprünglich vorgesehen im 2018 mit dem Maximalbetrag von 5.068 Milliarden Franken alimentiert werden. Die Finanzkommission des Nationalrats sah das in ihren Vorberatungen anders. Die frei werdenden Mittel, rund 442 Millionen Franken, sollen gänzlich für die Sanierung der AHV eingesetzt werden. Unverständlicherweise verlangt die Kommission zudem, dass 2020 die Einlage im BIF um 295 Mio. Franken zu kürzen ist. Die ständerätliche Finanzkommission sprach sich jedoch gegen die Haltung der Schwesterkommission aus und stützte den Antrag des Bundesrats. Welche Haltung sich am Ende durchsetzt, wird die Debatte im Plenum zeigen. Änderungen bei der Finanzierung des BIF wird es aber ohnehin geben: Ab 1. Januar 2018 werden nämlich neu 1 Promille der Mehrwertsteuer befristet bis 2030 in den BIF gehen. Damit fliessen zusätzlich rund 360 Millionen in den BIF. Die FABI-Vorlage, die dieses Mehrwertsteuer-Promille beinhaltet, wurde im 2014 vom Schweizer Stimmvolk klar angenommen.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

**Velo-Initiative und Gegenvorschlag**

Motion Digitalisierung. Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge

Motion Automatisierte Fahrzeuge. Möglichst schnell den rechtlichen Rahmen festlegen

Interpellation Streckensperrung «Rastatt»: Auswirkungen und Erkenntnisse für die Schweiz

Interpellation «Bahnunterbruch Rastatt. Deutschland verpflichten»

Mitte November hat sich die ständerätliche Verkehrskommission zum [«Bericht zum Internationalen Personenverkehr \(Bahn/Bus\)»](#), den der Bundesrat als Antwort auf verschiedene Motionen erarbeitet hat, geäußert. Der Bericht geht auf das heutige Angebot und auf mögliche Zukunftsszenarien im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ein und skizziert Möglichkeiten für ein Angebot an Fernbussen in der Schweiz. Die KVF-S unterstützt die Stossrichtung des Bundesrates im Wesentlichen: Eine begrenzte Öffnung des internationalen Eisenbahnverkehrs sei prüfenswert, der Fernbusverkehr soll im Inland konzessioniert bleiben und im internationalen Fernbusverkehr soll die Kabotagemöglichkeit für ausländische Anbieter verboten bleiben. Der Bundesrat will beim internationalen Personenverkehr weiterhin vor allem auf Kooperationen zwischen Bahnunternehmen setzen, aber die Möglichkeit schaffen, dass ausländische Bahnunternehmen ihre Angebote in die Schweiz erweitern können, respektive die Schweizer Bahnunternehmen ins europäische Ausland fahren können. Der Fernbusverkehr soll genau wie der Fernverkehr der Bahn einer Konzession und damit den Rahmenbedingungen des öV-Systems unterstehen. Dieses garantiert etwa die Einbindung in das Tarifsystem, die Integration in das bestehende öV-Netz und die Einhaltung branchenüblicher Löhne. Für die LITRA ist es zentral, dass gleich lange Spiesse für alle Akteure im Fernverkehr gelten und dass Fernbusangebote nur bewilligt werden, wenn sie das bestehende öV-Angebot ergänzen und nicht konkurrenzieren. Der Wettbewerb im nationalen Fernverkehr muss mit Schweizer Standards stattfinden. Die Motion Nantermod, welche eine völlige Öffnung des Fernbusverkehrs in der Schweiz verlangt, wird klar abgelehnt.

Der Güterverkehr hat in den vergangenen Wochen für viel Gesprächsstoff gesorgt: Mit mehreren Vorstössen verlangen verschiedene Parlamentarier vom Bundesrat Auskunft rund um die Aufarbeitung der siebenwöchigen Streckensperre im deutschen Rastatt, die dem Schweizer Schienengüterverkehr im dritten Quartal grosse

---

Schäden zufügte. Um rund 7 Prozent ging das Transportvolumen im gesamten Schweizer Schienengüterverkehr in den Monaten Juli bis September im Vergleich zum Vorjahr zurück, im alpenquerenden Verkehr konnte zeitweise nur eine Drittel der Züge gefahren werden. Die LITRA hat die detaillierten Zahlen in ihrem [Quartalsreporting](#) veröffentlicht und wird die Entwicklung genau weiterverfolgen. Die eingereichten Vorstösse im Zusammenhang mit der Streckensperre in Rastatt verlangen unter anderem auch Antworten, wie die Verlagerung im Güterverkehr langfristig sichergestellt werden kann. Sie finden mehr dazu auf der letzten Seite dieser Verkehrspolitischen Vorschau. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

---

## **Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege» und der direkte Gegenentwurf «über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege»**

Die sogenannte Velo-Initiative ist eine eidgenössische Volksinitiative. Sie verlangt, dass das Velofahren in gleicher Weise gefördert wird wie das Wandern. Damit würde der Bund die Kompetenz erhalten, Rahmenbedingungen zur Veloförderung zu definieren und Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung zu unterstützen. Der Ständerat berät als Erstrat in der Wintersession die Velo-Initiative und einen direkten Gegenentwurf, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird.

Die Bedeutung der Fuss- und Wanderwege sind seit 1979 in der Bundesverfassung festgeschrieben. Seither ist in allen Kantonen so ein dichtes Netz an gut unterhaltenen und signalisierten Wegen entstanden. Die Initianten möchten den bestehenden Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) mit Bestimmungen über die Velowege ergänzen.

### **Bundesrat beantragt direkten Gegenentwurf**

Der Bundesrat schlägt vor, der Initiative einen direkten Gegenentwurf gegenüberzustellen. Der Bund soll sich wie bei den Fuss- und Wanderwegen auf eine einfache Grundsatzgesetzgebung und subsidiäre Aufgaben beschränken.

Mit diesem direkten Gegenentwurf bringt der Bundesrat unter anderem zum Ausdruck, dass er:

- die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen aus verkehrspolitischer Sicht als sinnvoll und zweckmässig erachtet;
- die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Velowegnetze nicht in Frage stellt, aber auch bei diesen Wegnetzen bereit ist, eine koordinierende und vollzugsunterstützende Aufgabe wahrzunehmen;

Aus diesen Gründen empfiehlt der Bundesrat die Volksinitiative zur Ablehnung und beantragt den eidgenössischen Räten, dem Gegenentwurf zuzustimmen.

### **Intermodalität weiter fördern**

Der Gegenentwurf ist auch ganz im Sinne der

intermodalen Mobilität. Nach der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds (NAF) können so gerade in den Agglomerationen gleichzeitig Infrastrukturen für den Langsamverkehr, den Strassen-öV und den motorisierten Individualverkehr entwickelt werden.

In 65 % aller Schweizer Haushalte gibt es mindestens ein Velo (Quelle: Mikrozensus 2015). Weil der Grossteil der Bevölkerung nicht bloss ein Verkehrsmittel nutzt, sondern viele verschiedene in Kombination, sind diese als einzelne Komponenten eines ganzheitlichen Systems zu verstehen.

Die Verkehrskommission des Ständerats empfiehlt einstimmig ihrem Rat die Volksinitiative zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme. Die Vorlage wird in der Wintersession im Ständerat behandelt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.051](#) Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative).

---

## Motion «Digitalisierung. Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge»

Die FDP-Fraktion fordert in ihrer Motion, dass die Zulassung und der Verkehr von automatisierten und selbstfahrenden Fahrzeugen auf Verordnungsstufe geregelt werden können. Dafür soll im Strassenverkehrsgesetz eine rechtliche Grundlage geschaffen werden. Mit der Regelung auf Verordnungsstufe soll der Bundesrat regulatorische Flexibilität erhalten, wenn es um automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge geht.

Die technischen Entwicklungen rund um selbstfahrende Fahrzeuge schreiten rasant voran. Neben der höheren Verkehrssicherheit versprechen digitale Systeme auch enorme Effizienzsteigerungen für Fahrzeuge und den Verkehr. Mit diesen technischen Entwicklungen verbunden sind offene Fragen nach Haftung oder Datenspeicherung. In verschiedenen Bereichen des Strassenverkehrsrechts drängen sich daher Anpassungen auf, die auch im Einklang mit der internationalen Rechtsentwicklung stehen müssen, z.B. mit dem Wiener Übereinkommen.

Damit die Schweiz international kompatibel bleibt und von den technischen Vorzügen der Digitalisierung profitieren kann, soll die Gesetzgebung im Bereich der selbstfahrenden Fahrzeuge flexibel und zeitnah angepasst werden können. Der Bundesrat hat die Möglichkeit, rechtliche Fragen im Zusammenhang mit selbstfahrenden Fahrzeugen auf dem Verordnungsweg zu klären, bereits in seinem Bericht [«Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen»](#) vom 21. Dezember 2016 erwogen.

Der Bundesrat stützt folglich die Forderung der FDP-Motion und auch der Nationalrat hat der Motion am 16. Juni 2017 zugestimmt. Der Ständerat wird sie in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[17.3049](#) Motion Digitalisierung. Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge

## Motion «Automatisierte Fahrzeuge. Möglichst schnell den rechtlichen Rahmen festlegen»

Die Motion von CVP-Nationalrat Fabio Regazzi fordert ebenfalls möglichst rasch die Klärung grundsätzlicher Fragen rund um den Verkehr von selbstfahrenden Fahrzeugen und des Anpassungsbedarfs in den geltenden Gesetzen des Strassenverkehrs.

Automatisierte Fahrzeuge führen laut dem Motionär zu einem Paradigmenwechsel, der die heute geltenden Regeln im Strassenverkehr grundlegend zur Diskussion stellt. Entsprechend müsse der rechtliche Rahmen angepasst werden, damit einige grundsätzliche, heikle Punkte geregelt werden. Dazu gehören z.B. die technischen Anforderungen an solche Fahrzeuge, die Sicherheitsvorschriften, die Erkennbarkeit der Fahrzeuge für die Strassenbenützer, der Datenschutz und Haftungsfragen. Diese Fragen müssen im Strassenverkehrsgesetz und im Versicherungsvertragsgesetz geklärt werden. Die Tendenz zu automatisierten Fahrzeugen sei unumkehrbar, auch wenn nicht vorhersehbar sei, wie die Entwicklung voranschreite und wann die Technologie in jeglicher Hinsicht als zuverlässig eingestuft werden könne.

Bundesrat und Nationalrat haben der Motion zugestimmt. In der Wintersession stimmt der Ständerat darüber ab.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

[17.3191](#) Motion Automatisierte Fahrzeuge. Möglichst schnell den rechtlichen Rahmen festlegen

---

## Interpellation «Streckensperrung Rastatt. Auswirkungen und Erkenntnisse für die Schweiz»

### Interpellation «Bahnunterbruch Rastatt. Deutschland verpflichtet»

Von Mitte August bis Anfang Oktober war die Bahnstrecke zwischen Offenburg und Karlsruhe unterbrochen. Während der Personenverkehr grösstenteils über Ersatzbusse abgewickelt werden konnte, kam es im Schienengüterverkehr zu massiven Beeinträchtigungen: Mindestens zwei Drittel der Transportverbindungen fielen weg. Bis zu ein Drittel der Transporte musste über teils lange Ausweichrouten abgewickelt werden. Mehrere Vorstösse fordern nun eine Aufarbeitung der entstandenen Schäden für den Schweizer Schienengüterverkehr.

FDP-Ständerat Josef Dittli will vom Bundesrat genaue Angaben zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Streckensperre auf die Schweizer Unternehmen. Auch stellt der Motionär die Frage, welches die politischen und organisatorischen Herausforderungen für die Schweizer Behörden im Zusammenhang mit der Streckensperre waren. Der Vorfall habe erhebliche Mängel im Krisenmanagement der Bahnen und der europäischen Korridororganisationen (u.a. Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen) zutage gefördert. So hat sich gezeigt, dass viele Lokomotivführer wegen fehlender technischer Kompatibilitäten oder Sprachkenntnissen nicht einfach in Nachbarländern eingesetzt werden können. Und es fehlt eine länderübergreifende Koordination von Fahrplänen und von Baustellen auf den Ausweichrouten. Verschiedene Anstrengungen wurden auf Stufe der Transportunternehmen wie auch der Behörden gemacht, um Umleitungskonzepte zu entwickeln und staatenübergreifend zu kommunizieren. In diesem Zusammenhang verlangt die Interpellation genau Auskunft zu den Mitteln und Möglichkeiten des Bundes, um die negativen Auswirkungen solcher Ereignisfälle besser abzufedern. Die Antwort des Bundesrats auf die Fragen der Interpellation finden Sie unter dem angegebenen Link der Curia Vista.

#### Offene Fragen zur Verlagerung

Insbesondere die volkswirtschaftlichen Kosten des Streckenunterbruchs sind noch nicht bezifferbar. Bereits jetzt ist aber klar: Die Sperre von Rastatt hat einen Teil des Gütertransportvolumens in und durch die Schweiz von der Schiene auf die Strasse verlagert. Gemäss dem [Quartalsreporting Bahn](#)

der LITRA ist das Transportvolumen des Schienengüterverkehrs (in Nettotonnenkilometern) in den Monaten Juli, August und September um rund 7 Prozent gesunken. Gleichzeitig zählte das ASTRA im August 2017 6 Prozent mehr Lastwagen im Gotthardstrassentunnel.

Im Zusammenhang mit dem Rückgang beim Schienengüterverkehr verlangt SP-Nationalrätin Martina Munz vom Bundesrat Auskunft darüber, wie das Vertrauen in den Schienengüterverkehr wieder gestärkt werden kann und was der Bundesrat unternehmen will, um Marktanteile für den Schienengüterverkehr zurückzugewinnen. Zudem stellt sie die Frage, wie der Bundesrat Deutschland für langfristig negative Folgen auf die Verlagerung in die Pflicht nehmen wird.

#### Sofortmassnahmen durch Bahnunternehmen und Behörden

Die siebenwöchige Streckensperre bei Rastatt betraf eine der wichtigsten Nord-Süd-Zubringerachsen im Schienengüterverkehr der Schweiz. Mit einer Reihe von Sofortmassnahmen wurde versucht, die operativen und finanziellen Folgen der Streckensperre aufzufangen. So wurde durch die beteiligten Bahngesellschaften – auf Initiative der SBB – die Trassenplanung aufeinander abgestimmt, ein Umleitungskonzept entwickelt und Lokpersonal ausgetauscht. In den Basler Rheinhäfen wurden die Betriebszeiten verlängert und die Ressourcen aufgestockt. Das Bundesamt für Verkehr seinerseits beschloss, die Betriebsabgeltungen für den kombinierten Verkehr zu erhöhen, etwa für Ausweichrouten und Züge im alpenquerenden Verkehr und hat auf dem Rhein die Durchfahrt längerer Schiffe erlaubt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[17.3765](#) Interpellation Streckensperrung «Rastatt». Auswirkungen und Erkenntnisse für die Schweiz

[17.3793](#) Interpellation Bahnunterbruch Rastatt. Deutschland verpflichtet.