

# Verkehrspolitische Vorschau

Nr.2|18 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 28. Mai bis 15. Juni 2018



Geschätzte Mitglieder  
 Liebe Leserinnen und Leser

Der regionale Personenverkehr (RPV) ist in den vergangenen Wochen stark in den Fokus von Politik und Medien geraten. Wo er doch häufig etwas untergeht zwischen

dem dominierenden Fernverkehr und den medienwirksamen Diskussionen zu neuen Mobilitätsformen. Doch die Leistungskennzahlen sind eindrücklich: 35% der Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz werden heute im Regionalverkehr erbracht. Bund und Kantone bestellen gemeinsam rund 1400 Linien und leisten dafür Abgeltungen von rund 2 Milliarden Franken pro Jahr.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Revision des Beschaffungswesens

Vernehmlassungen

- Agglomerationsprogramme
- STEP Nationalstrassen

Gute Bedingungen für den Kombinierten Güterverkehr schaffen

Voraussichtlich Ende dieses oder Anfang des nächsten Jahres will der Bundesrat eine Reform des RPV in die Vernehmlassung geben. In den letzten knapp zwei Jahren haben Bund, Kantone und die öV-Branche mehrere Varianten für eine Reform ausgearbeitet. Ein Hauptziel der Reform ist es, die Finanzierung durch Bund und Kantone auf solidere Beine zu stellen. Heute stehen vor allem die Bahnunternehmen im Regionalverkehr vor der Herausforderung, dass die Beschaffung von Rollmaterial und weiterer notwendiger Ressourcen erfolgen muss, bevor ein Angebot definitiv bestellt, bzw. die Finanzierung dafür gesichert ist. In den Kantonen unterstehen die Abgeltungen jährlichen Budgetdebatten und die Finanzierung von Angeboten ist deshalb grossen Unsicherheiten unterworfen.

An unserer Sessionsveranstaltung am 13. Juni 2018 nehmen wir die geplante Reform des RPV proaktiv mit den Beteiligten und Betroffenen auf. Wir lassen die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs zu Wort kommen und wollen erfahren, welche Ziele die Kantone mit der Reform verfolgen. Zudem werden drei unserer Mitglieder aus den Reihen der regionalen Verkehrsunternehmen ihre Wünsche und Anliegen präsentieren.

Beinahe im Wochentakt gibt es derzeit Meldungen zu den neusten Entwicklungen im Fernbusmarkt. Die Domo Swiss Express AG hat als erstes Schweizer Unternehmen überhaupt Mitte Februar eine Konzession für drei inländische Fernbuslinien erhalten und wollte ursprünglich den Betrieb Ende März aufnehmen. Inzwischen wurde der Start auf Juni verschoben. Noch bevor der erste Inlandfernbus gefahren ist, teilte Eurobus, das grösste private Busunternehmen der Schweiz, mit, die Domo Swiss Express AG zu übernehmen. Eurobus betreibt selbst in verschiedenen Ortschaften in den Kantonen Aargau und Luzern regionale, bestellte Buslinien und hat beim Bundesamt für Verkehr im Dezember ein Gesuch für den Betrieb von sieben nationalen Fernbuslinien eingereicht. Dieses Gesuch birgt Zündstoff: Einige geplante Linien tangieren bestehende Regionalverkehrslinien, so beispielsweise die Linie von Zürich nach Grindelwald (Berner Oberland Bahn) und nach Davos (Rhätische Bahn).

Im Rahmen der Vorlage Organisation Bahninfrastruktur (siehe Seite 3) steht nun ein Antrag zur Diskussion, der darauf abzielt, die Konkurrenzierung bestehender Linien des Regionalverkehrs zu erschweren und Konzessionen und Bewilligungen mit Auflagen zu erteilen. Der Nationalrat hatte eine Verschärfung sowohl im Fern- wie im Regionalverkehr abgelehnt. Die ständerätliche Verkehrskommission (KVF-S) hat sich klar hinter diesen Antrag gestellt. Auch die LITRA unterstützt die verschärfte Bestimmung im

---

Personenbeförderungsgesetz. Durch Fernbusangebote zu Spitzenzeiten werden im Regionalverkehr Erträge der Transportunternehmen abgeschöpft und der Abgeltungsbedarf für die weiterhin geforderte und gesetzlich verankerte Grunderschliessung steigt.

Politisch sehr aktuell, wenn auch eher auf kommunaler und kantonaler Ebene, ist die Umstellung auf Elektromobilität im öffentlichen Verkehr. Zahlreiche städtische Verkehrsunternehmen und auch Busunternehmen im ländlichen Raum machen Testversuche mit batteriebetriebenen Bussen, Schnellladern oder Trolleybussen, die Kurzstrecken im Batteriebetrieb fahren können. Einige Kantone und Städte haben schon sehr konkrete Pläne, wie und in welcher Frist die gesamte Busflotte auf Elektromobilität umgestellt werden soll. In der Stadt Schaffhausen soll dies beispielsweise bis 2027 geschehen. Zahlreiche städtische Verkehrsunternehmen haben bereits Busse des Typs Swiss Trolley plus bestellt. Dies sind Fahrzeuge, die dank einer Batterie rund 30 Kilometer ohne Oberleitung zurücklegen können. In den vergangenen Wochen hatte ich die Gelegenheit, mehrere Verkehrs- und Mitgliederunternehmen der LITRA zu besuchen. Ob bei den Verkehrsbetrieben Luzern, den Transports publics de la région lausannoise, den Verkehrsbetrieben St. Gallen, BERNMOBIL oder den Basler Verkehrsbetrieben – mehr Energieeffizienz, neue Antriebstechnologien, höherer Fahrkomfort und noch bessere Angebote geniessen überall höchste Priorität. Damit rüstet sich der öffentliche Verkehr in den Schweizer Städten für die Zukunft.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der Verkehrspolitischen Vorschau.



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

---

## Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

**Die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) kommt nur schrittweise voran. Die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) ist in den grossen Linien den Anträgen des Bundesrats gefolgt, nachdem der Nationalrat die Vorlage in der Frühjahrsession behandelt hatte. Zwischen Nationalrat und Verkehrskommission des Ständerats gibt es einige Differenzen.**

Eine andere Haltung als Bundesrat und Nationalrat nimmt die KVF-S zu den Konkurrenzbestimmungen für Fernbusse ein. Diese sollen im Personenbeförderungsgesetz näher ausgeführt und verschärft werden. Neue Fernbuslinien sollen bestehende und von Bund und Kantonen abgoltene Linien des Regionalverkehrs explizit ergänzen und bestehende Fernverkehrsverbindungen nicht gefährden. Das hat die ständerätliche Kommission sehr deutlich mit 10:1 Stimmen beschlossen. Im Nationalrat war ein Antrag für eine Verschärfung der Konkurrenzbestimmungen im Regional- und im Fernverkehr in der Frühjahrsession gescheitert.

Die Kommission stellt sich zudem gegen den Entscheid des Nationalrats, Fahrplanerstellung und Betriebsführung für die Bahn zu trennen. Die Trassenvergabestelle soll weiterhin ein Bahnunternehmen, resp. eine Infrastrukturbetreiberin beauftragen können, den Netzfahrplan zu erstellen. Die Fahrplanerstellung des am intensivsten genutzten Streckennetzes Europas sei ein einwandfrei funktionierender Prozess, bei dem verschiedene Faktoren zu berücksichtigen sind wie die Kapazität auf der Schiene, die Kosten und Planung von Baustellen sowie die Pünktlichkeit der Züge, argumentierte die Kommissionsmehrheit und unterstützt in diesem Punkt die Haltung des Bundesrats. Die LITRA hatte sich mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) im Vorfeld der Beratung in der ständerätlichen Verkehrskommission für die bundesrätliche Haltung stark gemacht und begrüsst diesen Entscheid.

In zwei weiteren Punkten hat die Kommission Änderungsanträge zu Händen des Ständerats beschlossen: Einerseits sollen die genauen Bestimmungen über Fahrpreischädigungen in Verspätungsfällen auf dem Verordnungsweg und nicht im Personenbeförderungsgesetz geregelt werden. Andererseits beantragt die Kommission mit Stichentscheid des Präsidenten, dass das

Öffentlichkeitsprinzip für den öffentlichen Verkehr uneingeschränkt gelten soll. Damit wären sicherheitsrelevante Berichte zu Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen des BAV und weitere amtliche Dokumente grundsätzlich für jedermann einsehbar. Da befürchtet wird, dass kritische Situationen oder Beinahe-Unfälle bei einer drohenden Veröffentlichung nicht gemeldet werden, beantragt der Bundesrat für diesen Bereich eine Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips zum Schutz der Beteiligten.

Der Ständerat wird diese Vorlage in der Sommersession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[16.075](#) Organisation der Bahninfrastruktur

---

## Revision des Beschaffungswesens (BöB)

Der Nationalrat berät in der Sommersession die **Totalrevision des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen**. Ein Hauptziel der Revision ist die **Harmonisierung der Beschaffungsordnungen von Bund und Kantonen**. Die **Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats (WAK-N)** hat sich in mehreren Sitzungen mit dem Entwurf über das öffentliche Beschaffungswesen, kurz BöB, beschäftigt.

Die Gesamtsumme öffentlicher Aufträge in der Schweiz wie z.B. Beschaffungen von Spitalausrüstungen, Rollmaterial des öffentlichen Verkehrs, Flughafeninfrastruktur, Energieerzeugungsanlagen und vielem mehr, beträgt derzeit rund 41 Milliarden Franken jährlich. Nicht nur eigentliche Behörden und Gemeinwesen haben das öffentliche Submissionsrecht anzuwenden, auch privatrechtliche Institutionen und Anstalten, welche öffentliche Aufgaben versehen oder zum grössten Teil mittels Subventionen einen Leistungsauftrag erfüllen, unterliegen der öffentlichen Submission.

In einigen Punkten sah die WAK-N Anpassungsbedarf an der vom Bundesrat ausgearbeiteten Vorlage. Neben Fragen zur Sprache nahm die WAK-N auch Änderungen in der Geheimhaltung und Transparenz bei Ausschreibungen vor.

### Transparenz in Ausschreibungen

Der Bundesrat hat im Entwurf grosszügige Geheimhaltungsregeln vorgesehen. Was unter anderen der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte (EDÖB) kritisierte. Der Bundesrat begründet die verstärkte Geheimhaltung mit der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen der Unternehmen, etwa bei Preiskalkulationen. Die Kommission gewichtete diese weniger stark als die Transparenz und sprach sich mit 12 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen eine stärkere Geheimhaltung aus. Der betreffende Artikel 49 Absatz 3 soll gestrichen werden. Ebenso war die Kommission gegen eine Einschränkung der Einsichtsrechte, gemäss Artikel 59 Absätze 4 und 5 der Vorlage.

Der EDÖB begrüsst die Entscheidung der Kommission in einer Mitteilung. «Damit wird es weiterhin möglich sein, dass Medien, Bevölkerung

und Unternehmen durch Einblick in entsprechende Dokumente nachprüfen können, wie Behörden bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen mit Steuergeldern umgehen», schreibt er. Transparenz fördere das Vertrauen in staatliche Institutionen.

### Paradigmenwechsel im Beschaffungsrecht

Die WAK-N will eine Plausibilisierung von Dumpingangeboten im öffentlichen Beschaffungswesen im Gesetz festschreiben. Dies hat sie einstimmig beschlossen. Ungewöhnlich niedrige Angebote sollen inskünftig genauer überprüft werden. Ferner hat die Kommission den Begriff «wirtschaftlich günstigstes Angebot» so präzisiert, dass damit dasjenige Angebot mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis gemeint ist.

### Beschaffungsrecht harmonisiert

Die Totalrevision des Beschaffungsrechts beabsichtigt im Weiteren eine Harmonisierung des Beschaffungsrechts des Bundes und der Kantone. Es ist zu erwarten, dass diese einen stärkeren Wettbewerb zur Folge hat, weil dann mit genügender Rechtssicherheit auch Angebote in weiteren Kantonen eingereicht werden können.

Die WAK-N hat die Detailberatung zum Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen nach fünf Sitzungen abgeschlossen und in der Gesamtabstimmung mit 14 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen der Totalrevision zugestimmt.

Der Nationalrat wird das Geschäft als Erstrat in der Sommersession beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

---

**[17.019](#) Totalrevision: Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen**

---

## Agglomerationsprogramme und STEP Nationalstrassen

Zwei verkehrspolitische Vorlagen, die **Agglomerationsprogramme 3. Generation** und **das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen)**, waren bis Ende April in der Vernehmlassung. Die LITRA hat zu beiden Vorlagen eine **Stellungnahme** abgegeben.

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration. Die Städte und Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach und rund 84% der Wirtschaftsleistung werden in Städten und Agglomerationen erbracht.

Der Verkehr nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Basierend auf dem begleitenden Bericht zu dieser Vorlage stieg die Verkehrsleistung im Personenverkehr schweizweit von 2000 bis 2015 generell um rund 27%; im Schienenverkehr sogar um 60%. Im Güterverkehr betrug der Zuwachs im selben Zeitraum rund 20%. In den letzten zehn Jahren haben sich die Stautunden auf den Nationalstrassen verdoppelt. In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen. Rund 85 bis 90% aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen und die Verkehrsspitzen dauern dort auch immer länger. Zudem akzentuiert sich hier das Schnittstellenproblem zwischen dem Hochleistungsstrassennetz und den untergeordneten Strassennetzen immer mehr.

Für die LITRA ist die Mobilität ein Gesamtsystem, das nicht nach Gutdünken auseinanderdividiert werden kann. Wo, wenn nicht in den Agglomerationen werden die Wechselwirkungen von privatem und öffentlichem Verkehr, von Schiene und Strasse sichtbar? Bei engen Platzverhältnissen kann der öffentliche Verkehr Mobilität bündeln und die Strasse entlasten. Umgekehrt schaffen Umfahrungen- und Nationalstrassen in den Agglomerationen Luft und Raum in den Quartierstrassen.

Die LITRA hat sich stark für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds

(NAF) engagiert. Wir sind überzeugt, dass der neue Strassenfonds das Erfolgsmodell der Agglomerationsprogramme und deren Finanzierung weiterträgt. Ein Teil des NAF ist für Städte und Agglomerationen reserviert, wo 70 Prozent des Verkehrs stattfindet und die Infrastruktur am stärksten gefordert ist.

Im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen, fehlt doch oft der Platz für neue Strassen. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Strassenverkehr, den öV oder für Fuss- und Veloverkehr.

### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit.**

Die LITRA unterstützt den Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur, weil die Finanzierung mit dem NAF gesichert ist und weil die Abkehr des Auspielens von Schiene und Strasse unabdingbar ist. Die Infrastruktur von Strasse und Schiene muss gleichzeitig und gezielt wachsen, um die Engpässe zu beseitigen und der künftigen Nachfrage zu entsprechen.

Mit der Realisierung zusätzlicher Verkehrsfläche müssen unbedingt auch die bestehenden Infrastrukturen effizienter genutzt werden. Es gibt nicht Platz für einen unendlichen Ausbau, weder auf Strassen, noch auf Schiene. Zudem sind die Nationalstrassen heute recht fehleranfällig – am Beispiel von Staus wegen Unfällen im Morgenverkehr - und auch ziemlich ineffizient: in Spitzenstunden sitzen nicht mehr als durchschnittlich 1,2 Personen in einem Auto.

[Stellungnahme der LITRA zu den Agglomerationsprogrammen 3. Generation und dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen.](#)

---

## Gute Bedingungen für den Kombinierten Güterverkehr schaffen

**2017 war für den Schienengüterverkehr ein schwieriges Jahr: Der Streckenunterbruch bei Rastatt, aber auch die sechsmonatige Sperre der Luino-Strecke haben auf das Transportvolumen gedrückt. Im Binnenverkehr geriet der Einzelwagenladungsverkehr weiter unter Druck. Doch sowohl kurz- wie langfristig gibt es positive Zeichen. Wichtige Infrastrukturerweiterungen sind derzeit in Planung.**

Knapp 40% der gesamten Gütertransporte durch die Schweiz erfolgten 2016 auf der Schiene (aktuellere Zahlen sind nicht verfügbar). Zum Vergleich: Anfang der 80er-Jahre erreichte der Schienengüterverkehr einen Anteil von noch rund 50%. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich im für die Schweiz sehr wichtigen alpenquerenden Güterverkehr: Seit der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels ist der Anteil des Schienengüterverkehrs von rund 90 auf noch 70% des Transportvolumens gesunken. In den letzten 15 Jahren konnte dank den Massnahmen zur Verkehrsverlagerung eine Trendwende zu Gunsten des Schienengüterverkehrs erzielt werden. Als Folge weist die Schweiz mit Abstand den höchsten Anteil an Schienengüterverkehr in ganz Europa aus.

### **Stark ausgelastete Lötschberg-Simplon-Achse**

Aufgrund der Streckensperre bei Rastatt weist insbesondere der alpenquerende Schienengüterverkehr einen temporären Einbruch für das Jahr 2017 auf. Vor und nach der Rastatt-Sperre entwickelte sich das Aufkommen erfreulich. Über das ganze Jahr ging das Transportvolumen um 5,3% zurück. Insbesondere die Gotthardachse litt zusätzlich unter der Sperre der Luino-Strecke, bedingt durch die Arbeiten im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor. Demgegenüber wurde auf der Lötschbergachse leicht mehr transportiert, übers ganze Jahr 2017 gesehen sogar mehr als über die Gotthardachse. Während der Sperre der Strecke zwischen Luino und Novara wurden nämlich 160 Züge auf die Lötschberg-Simplon-Achse umgeleitet. Dabei hat sich gezeigt, dass die Kapazität auf der Lötschbergachse vor allem im zweiten Halbjahr 2017 stark ausgelastet war und übers Jahr 87% erreichte. Aktuelle Zahlen zeigen, dass im Transitgüterverkehr nach Beendigung der Rastatt-Sperre die Mengen wieder auf ein hohes Niveau gestiegen sind. Damit bestätigt sich der langjährige Trend einer kontinuierlich steigenden Nachfrage und der Wirksamkeit der schweizerischen Verlagerungspolitik.

### **Ausbau Lötschbergbasistunnel nötig**

Rund 2/3 des Güterverkehrs verkehren derzeit durch den Lötschbergbasistunnel, 1/3 über die Bergstrecke. Der kombinierte Verkehr läuft weiterhin weitgehend über die Bergstrecke, will heissen: wesentlich längere Fahrtzeiten, sehr teurer Unterhalt der Bergstrecke und hohe Wartezeiten vor den Tunnelportalen aufgrund fehlender Trassen. Rund 45% der Trassen sind heute im Lötschbergbasistunnel für den Güterverkehr reserviert; im ursprünglichen Angebotskonzept waren 73% vorgesehen. Das zeigt, mit welchen Engpässen der Schienengüterverkehr zu kämpfen hat. Die heutige Situation im Schienengüterverkehr liefert also gute Gründe für einen Ausbau des Lötschbergbasistunnels im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035.

### **Intermodalität und Umschlageterminals immer wichtiger**

Der kombinierte Verkehr ist auch 2017 weiter gewachsen und hat zum ersten Mal mehr als 50% des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs ausgemacht. Insbesondere auf der Simplon-Route ist der Anteil des kombinierten Verkehrs sehr hoch und betrug 2017 mehr als 75%. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Umschlageterminals der Schweizerischen Rheinhäfen: Der Containerumschlag ist 2017 weiter gewachsen und wurde durch den achtwöchigen Unterbruch der Rheintalbahnstrecke zusätzlich befeuert. So wurden alleine im September fast 15'000 Container-einheiten umgeschlagen, so viele wie noch nie in einem Monat. Mit dem neuen Umschlageterminal Gateway Basel Nord sollen die Umschlagkapazitäten für Container deutlich erhöht und effizienter werden. So können neu ganze Güterzüge beladen werden. Mit zwei Kränen sollen die betrieblichen Abläufe im Umschlag deutlich vereinfacht werden. Während heute nur ein ganz geringer Teil der Container vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen wird, wird nach der Eröffnung des Gateway Basel Nord ein Schienenanteil von 50% angestrebt.

Im Rahmen der diesjährigen LITRA-Informationenfahrt am 16. Mai konnten sich unsere Mitglieder und Gäste im Hafen von Basel Einblick in das Containerterminalprojekt und in die Abwicklung des Güterverkehrs in und durch die Schweiz verschaffen.