

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3|19 Herbstsession der Eidgenössischen Räte, 9. bis 27. September 2019



Geschätzte Mitglieder
 Liebe Leserinnen und Leser

Nur noch eine kleine Differenz gibt es zwischen National- und Ständerat zu den Agglomerationsprogrammen 3. Generation. Einigen sich die beiden Räte in der

Herbstsession in diesem Punkt, ist auch dieses Paket an wichtigen Infrastrukturmassnahmen geschnürt.

Die Agglomerationsprogramme gehören zusammen mit dem Ausbauschritt Nationalstrassen und dem Ausbauschritt Bahninfrastruktur 2035 zu den ersten Infrastrukturprogrammen seit dem Volks-Ja zur neuen Verkehrsfinanzierung für Schiene und Strasse (Bahninfrastrukturfonds BIF und Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF). Mit diesen wichtigen Beschlüssen neigt sich die Legislatur 2015-2019 ihrem Ende zu. Ein Rückblick auf den Legislaturbeginn vor vier Jahren zeigt: Schon damals waren BIF und NAF die grossen verkehrspolitischen Themen. Vor den eidgenössischen Wahlen und in der ersten Parlamentssession im Dezember 2015 wurde herzhafte über die Details des NAF gestritten, insbesondere über den Netzbeschluss und die Erhöhung des Mineralölsteu-
 erzuschlags.

Doch was geschah seit den Wahlen 2015 verkehrspolitisch sonst noch?

Der Legislatur-Auftakt startete in zweifacher Hinsicht positiv. Zum einen wurde am 1. Juni 2016 der Gotthardbasistunnel eröffnet. Ein Jahrhundertbauwerk, das den Zusammenhalt der Schweiz und den Schienengüterverkehr durch die Alpen nachhaltig stärkt. Zum andern stimmten Volk und Stände im Juni 2016 über die sogenannte Milchkuhinitiative ab. Peter Bieri, mein Vorgänger als LITRA-Präsident, warnte vor dem Urnengang in seiner Verkehrspolitischen Vorschau: «Was wir uns mit der bevorstehenden Volksabstimmung an der Urne einhandeln, wird nicht ohne Wirkung auf die Verkehrspolitik bleiben.» Entsprechend engagierte sich die LITRA. Sie führte gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) die Nein-Kampagne – und vermochte die Stimmbewölkerung zu überzeugen. Die Milchkuhinitiative mit dem Begehren, sämtliche nationalen Strassenverkehrseinnahmen in den Strassenverkehr zu investieren und so dem Bundeshaushalt rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr zu entziehen, wurde vom Schweizer Stimmvolk deutlich mit 70,8 Prozent abgelehnt. Auch für den öffentlichen Verkehr war das positiv: Der heutige Finanzierungsmechanismus wurde dadurch gesichert.

Im 2017 hat unter anderem die Finanzierung des Regionalen Personenverkehrs die LITRA beschäftigt. Der Bundesrat wollte einen Teil der ungedeckten Mehrkosten auf die Transportunternehmen abwälzen, obwohl diese seit mehreren Jahren ihre Effizienz steigern. Die LITRA hat sich erfolgreich für eine gleichmässige Verteilung der Mehrkosten auf Transportunternehmen, Bund und Kantone engagiert.

Prägend war im Herbst 2017 auch der Bahnlinienunterbruch im deutschen Rastatt. Speziell der Schienengüterverkehr durch die Alpen hat darunter gelitten, der Anteil des Schienengüterverkehrs ging kurzfristig massiv zu-

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende verkehrspolitische Themen:

Agglomerationsprogramme 3. Generation

Vernehmlassung: Reform des Regionalen Personenverkehrs

Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste

VÖV und LITRA fordern griffige Massnahmen, um den Verkehr klimafreundlicher zu machen

Motion: Die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen neu an den Bund übertragen

rück. Die angrenzenden Länder des Nord-Süd-Korridors haben mehrere Massnahmen beschlossen, um bei einem künftigen vergleichbaren Ereignis Ausweichrouten zur Verfügung zu haben und die Koordination zwischen den Bahnen zu stärken.

Auch die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) hat die Verkehrskommissionen und die beiden Räte intensiv beschäftigt. Mit der Vorlage wurde das Ziel verfolgt, das Bahnsystem weiterzuentwickeln und allen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen gleichen Zugang zur Bahninfrastruktur zu gewähren. Der Nationalrat beauftragte den Bundesrat mit verschiedenen Berichten. Das Hin und Her zwischen Parlament und Verwaltung verzögerte die Vorlage bis in den Sommer 2018. Insbesondere die Weiterentwicklung von SBB Cargo, die Zuständigkeit bei der Festlegung der Tarife und die Passagierrechte wurden kontrovers diskutiert. In die Vorlage integriert wurden schliesslich auch Bestimmungen zu den Fernbus-Konzessionen. Hier hat sich die LITRA stark engagiert. Im 2017 unterstützte der Nationalrat nämlich eine völlige Liberalisierung des Fernbusverkehrs in der Schweiz. Demgegenüber pochte der Ständerat immer auf einen konzessionierten Fernbusbetrieb. LITRA und VöV haben sich erfolgreich für strengere Vorgaben bei der Vergabe von Fernbus-Konzessionen eingesetzt.

2019 hat die Klimadebatte auch die Verkehrspolitik erreicht, zuerst mit dem im Nationalrat abgelehnten CO₂-Gesetz. Der Verkehr vereinigt 35 Prozent der Treibhausgasemissionen auf sich, mehr als die Industrie. Es gibt Handlungsbedarf, da die CO₂-Emissionen im Verkehr bisher nicht gesunken sind. Auch der öffentliche Verkehr muss seinen Beitrag zu mehr Klimaschutz leisten, unter anderem mit klimaneutralen Antrieben und einer optimierten Stromproduktion. Zudem müssen die Transportunternehmen ihre Effizienz weiter steigern. Zwingende Handlungsfelder sind etwa ein tieferer Energieverbrauch und eine höhere Auslastung. Und: Nur wenn der öffentliche Verkehr zulegt, lassen sich die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen senken. Die LITRA hat deshalb ein Positionspapier zu einem klimafreundlicheren Verkehr verabschiedet. Sie lesen dazu mehr auf Seite 5.

Ich danke Ihnen für die Zusammenarbeit und das Vertrauen! Und ich hoffe auf viel Engagement und Gestaltungswillen in der neuen Legislatur 2019-2023!



Martin Candinas, Nationalrat und Präsident LITRA

Agglomerationsprogramme 3. Generation

Der Ständerat hat in der Sommesession 2019 die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen sowie fast alle nationalrätlichen Ergänzungen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation gutgeheissen.

Die Agglomerationsprogramme sollen die Verkehrssituation in bevölkerungsreichen Schweizer Gemeinden verbessern. Nach den jüngsten Parlamentsentscheiden werden in der 3. Generation 35 Programme gefördert. In grossen Agglomerationen fliessen die meisten Bundesgelder in den öffentlichen Verkehr, in mittleren und kleinen Agglomerationen in die verbesserte Abwicklung des Strassenverkehrs. Die Agglomerationsprogramme werden mit reservierten Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Die LITRA hat bereits bei der Beratung zur NAF-Vorlage stets die Bedeutung der Agglomerationsprogramme für eine umfassende Verkehrspolitik hervorgehoben und für diese gekämpft.

Beide Räte begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs und ergänzten den Entwurf punktuell. So hat das Parlament auch die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont und Luganese aufgenommen und den Bundesbeitrag für die Programme Grand Genève und Bulle erhöht.

In der Herbstsession 2019 haben die Räte noch eine kleine Differenz zu bereinigen – die Umfahrung Oberburg (BE). Der Nationalrat unterstützt das Projekt. Für den Ständerat hingegen sind die nötigen Finanzierungsbedingungen nicht erfüllt und eine Aufnahme würde gegen die landesweite Gleichbehandlung der Projekte verstossen. In der Herbstsession wird diese letzte Differenz bereinigt und die 3. Generation der Agglomerationsprogramme kann umgesetzt werden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

18.065 Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019

Vernehmlassung zur Reform Regionaler Personenverkehr (RPV)

Die Reform des Regionalen Personenverkehrs (RPV) will das komplexe Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr vereinfachen und die Planbarkeit auf solidere Beine stellen.

Angebot und Nachfrage im Regionalen Personenverkehr der Schweiz sind in den letzten zehn Jahren stark gewachsen. Schweizweit entfallen rund 35 Prozent der Leistung des öffentlichen Verkehrs auf den RPV. Das Angebot im Regionalverkehr wird täglich mehr als zwei Millionen Mal genutzt. Dies unterstreicht die Wichtigkeit, das öV-System regional auszubauen und flächendeckend zu betreiben. Bund und Kantone bestellen die Leistungen des RPV bei über 120 Transportunternehmen.

Die LITRA begrüsst die Reformvorschläge im Grundsatz. Sie schlägt aber mehr Spielraum bei überschüssigen Mitteln vor und wünscht sich mehr Engagement bei Innovationsprojekten. Die befürwortet klar die Variante «Optimierung». Die vorgeschlagene Variante «Teilentflechtung» lehnt sie ab, weil die vielen kantonsübergreifenden RPV-Linien eine gemeinsame Bestellung von Kanton und Bund erfordern. Dieses Zusammengehen ist nötig, um das Angebot möglichst konsistent über die gesamte Schweiz planen und betreiben zu können.

Der LITRA ist wichtig, dass der öV-Anteil am Modalsplit gesteigert werden kann. Zurzeit stagniert er. Der RPV kann aktiv zu einer Erhöhung des öV-Anteils beitragen. Eine deutliche Verbesserung wäre möglich, indem auch das Angebot zur Nachtzeit und der reine Ausflugsverkehr ohne Erschliessungsfunktion neu abgeltungsberechtigt würden.

Die Details entnehmen Sie unserer Stellungnahme [hier](#).

Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste

Die Debatte um die elektronische Identifizierung tangiert auch den öffentlichen Verkehr. Aufgrund seiner Online-Angebote haben die Verkehrsunternehmen ein vitales Interesse an klaren, sicheren und in der breiten Bevölkerung akzeptierten Regeln.

Das Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste (E-ID-Gesetz) will den sicheren elektronischen Geschäftsverkehr unter Privaten und mit Behörden fördern. Der Staat wird weiterhin für die amtliche Überprüfung und Bestätigung der Personenidentität zuständig bleiben. Das Ausstellen der elektronischen Identitätskarte (E-ID) und der Betrieb des E-ID-Systems sind Sache privater AnbieterInnen (Identity Provider).

Mit einer E-ID können sich natürliche Personen sicher und bequem bei privaten und öffentlichen Online-Portalen – sofern sie den Dienst anbieten – registrieren, an- und abmelden. Der Gesetzesentwurf bestimmt einen strengen datenschutzrechtlichen Rahmen. Er regelt Zweck und Voraussetzungen für Bearbeitung und Weitergabe der Daten.

Nutzen einer E-ID wären für den öV gross

Der öffentliche Verkehr hat schon früh auf die Digitalisierung gesetzt. Das Potenzial einer E-ID in verschiedenen Applikationen und Portalen wäre vielfältig und würde auch für den öV viele Vorteile bringen.

- Künftig ist nur noch ein Login für mehrere Anbieter / Online-Shops / eGov inkl. öV -Billette sowie Zusatzdienstleistungen in der Mobilität wie Mobility, PubliBike etc. erforderlich.
- SwissPass-Kunden haben seit dem 26. August 2019 die Möglichkeit, sich auf der Website swisspass.ch mit der SwissID einzuloggen.

Beide Räte haben das Gesetz bereits behandelt. Für sie geniesst der Datenschutz höchste Priorität. Demnach sollen die Daten auch in der Schweiz bleiben und gehostet werden. Zwischen den Kammern gibt es aber noch mehrere Differenzen, so zum Beispiel in der Frage, ob eine elektronische Identifizierung eine rein staatliche oder – wie vom Bundesrat vorgeschlagen – teilweise auch private Aufgabe sein soll.

Vor den Sommerferien hat sich die nationalrätliche Kommission für Rechtsfragen (RK-N) erneut intensiv mit der Rolle des Bundes bei der elektronischen Identität befasst. Die Kommission lehnt eine Lockerung der Betriebsvoraussetzungen ab, auch wenn eine Verwaltungseinheit des Bundes ein E-ID-System betreiben sollte.

Nicht einverstanden ist die Kommission auch mit der vom Ständerat vorgesehenen Möglichkeit einer Beteiligung des Bundes an privaten Unternehmen. Die RK-N hält überdies daran fest, im Gesetz explizit Sorgfaltspflichten für Inhaberinnen und Inhaber von E-IDs zu verankern. Um die Kosten im Griff zu halten, sollen E-ID-Anbieter nicht wie vom Ständerat gewünscht von einer speziellen Aufsicht, sondern wie ursprünglich vorgesehen vom Informatiksteuerungsorgan des Bundes anerkannt und beaufsichtigt werden.

Bei all diesen Themen beantragt eine Minderheit, sich den Beschlüssen des Ständerats anzuschliessen. In der Herbstsession sollen die letzten Differenzen bereinigt werden. Es ist davon auszugehen, dass das Referendum ergriffen wird und das Schweizer Volk abschliessend über dieses Gesetz zu befinden hat.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.049](#) Bundesgesetz über elektronische Identifizierungsdienste

Griffige Massnahmen, die den Verkehr klimafreundlicher machen

Die Klimaerwärmung beschäftigt die Schweizer Bevölkerung stark. Diesen Herbst befasst sich das Parlament erneut mit dem neuen CO₂-Gesetz.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am CO₂-Ausstoss des Gesamtverkehrs beträgt nur 4 Prozent. Eine Bahnreise verursacht 27 Mal weniger CO₂ als eine vergleichbare Fahrt im Auto und benötigt sechsmal weniger Energie. Der öffentliche Verkehr hat also eine starke Hebelwirkung, wenn es darum geht, den Gesamtverkehr klimafreundlicher zu gestalten. LITRA und der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) schlagen vier Massnahmen vor, um den öV nachhaltig zu stärken:

Modalsplit und Auslastung erhöhen

Eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV ist Teil der Lösung. Die Verkehrsleistungen im öV sind in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. Doch der öV-Anteil am Gesamtverkehr stagniert. Folgende Massnahmen tragen dazu bei, die Verlagerung zu fördern und die Klimaziele und die Ziele der Energiestrategie zu erreichen:

- Attraktivität des öV steigern
- Koordination zwischen Raum- und Verkehrsplanung verbessern
- Auslastung des öV ausserhalb der Spitzenzeiten erhöhen, z.B. mit Anreizen wie Sparbilletten

Energieeffizienz steigern und klimaneutrale Antriebssysteme fördern

Im Rahmen der VÖV-Energiestrategie hat sich die öV-Branche verpflichtet, bis 2050 die Energieeffizienz um 30 Prozent zu steigern. Durch Umstellung von fossilen Verbrennungsmotoren auf klimaneutrale Antriebssysteme im Strassen-öV und durch Verzicht auf Dieselloks soll der öV seinen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen in der Schweiz leisten. Die Schweizer Bahnunternehmen speisen zudem ab 2025 ausschliesslich Strom in ihr Netz, der aus erneuerbaren Quellen wie Wasserkraft kommt.

Die Schweiz als Vorreiterin positionieren

Die Schweiz soll bei der Umsetzung der Klimaziele eine Vorreiterrolle einnehmen. Dies geht nicht auf Kosten der Wirtschaft, sondern ist als eine Chance für den Arbeitsplatz Schweiz und die Lebensqualität zu sehen.

CO₂-Abgabe für alle Verkehrsträger

Ohne eine griffige CO₂-Abgabe auf Treibstoffen können die Klimaziele nicht erreicht werden. Dabei muss neben dem Land- auch der Luftverkehr einen Beitrag leisten. Da die Bahn den internationalen Personenverkehr als Alternative zum Kurzstreckenflug ausbaut und dieser auch künftig auszubauen ist, bestehen zu Kurzflügen valable Alternativen.

Unser Positionspapier «Griffige Massnahmen für einen klimafreundlichen Verkehr» finden Sie [hier](#).

Motion: Die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen neu an den Bund übertragen

Mit dieser Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen in die Verantwortung des Bundes zu legen und dazu das Luftfahrtgesetz anpassen.

Strafbare Handlungen in einem Luftfahrzeug unterstehen heute der Bundesstrafgerichtsbarkeit. Für alle übrigen strafbaren Handlungen im Luftrecht – speziell diejenigen, an denen das Flugsicherungspersonal beteiligt ist – sind die Kantone zuständig.

Gestützt auf Erfahrungen der letzten Jahre ist eine Erweiterung der Bundesgerichtsbarkeit auch auf Angestellte der Flugsicherung wünschenswert. Die Vorteile sind vielfältig:

- Strafuntersuchungen im Bereich Aeronautik sind komplex, eher selten und erfordern Spezialwissen. Durch die Bundeszuständigkeit würde die Zahl der Dossiers steigen. Das nötige technische Wissen wäre an einem Ort gebündelt.
- Bei Untersuchungen wäre eine einheitliche Doktrin und damit die Rechtssicherheit gewährleistet.
- Verfahren würden rascher und effizienter abgewickelt, weil die zuständige Behörde früher einbezogen würde.

Der Bundesrat unterstützt die Motion. Der Nationalrat hat ihr bereits zugestimmt. Und auch die ständerätliche Verkehrskommission (KVF-S) empfiehlt ihrem Rat einstimmig die Annahme. Der Ständerat entscheidet in der Herbstsession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.3700](#) Die strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen und schweren Vorfällen neu an den Bund übertragen