
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 3|18 Herbstsession der Eidgenössischen Räte, 10. bis 28. September 2018



Geschätzte Mitglieder
Liebe Leserinnen und Leser

„öV in der Schweiz überteuert?“, fragte 20 Minuten am 14. August auf der Online-Plattform und lieferte die Antwort gleich selbst: „Stimmt nicht!“

Die Schlagzeile ist anlässlich unserer Medienkonferenz zur neusten Gelben Serie [Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich](#) entstanden. Die LITRA hat in ihrer jüngsten Studie untersucht, wie Preise und Angebot im öV Schweiz international abschneiden. Sind sie zu hoch? Die Antwort ist: Nein! Vor allem die Abonnemente schneiden im internationalen Vergleich sehr gut ab. Das zeigt sich auch in deren Beliebtheit: Mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung hat ein GA, Halbtax oder ein Verbundabo. Einzelbillette ohne Ermässigungen sind in der Schweiz jedoch vergleichsweise teuer. Hier ortet die Branche durchaus Verbesserungspotenzial. Allgemein ist der Tenor, dass die Preise nach den Preissteigerungen der vergangenen Jahre konsolidiert werden sollen.

In dieser Vorschau informieren wir Sie zu folgenden verkehrspolitischen Themen:

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Postulat. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs

Motion. Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen

Mitfinanzierung Gateway Basel Nord

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist ein komplexes Gebilde. Sowohl Betrieb – hier insbesondere der Regional- und Ortsverkehr – wie auch Infrastruktur werden teils durch öffentliche Gelder, teils durch Verkehrserträge finanziert. LITRA und VöV haben dazu eine [Finanzierungsgrafik](#) erstellt. Wieviel die öffentliche Hand an den öffentlichen Verkehr zu bezahlen bereit ist, beeinflusst wesentlich das Fahrplanangebot.

Mitte August erschienen die [LITRA-Verkehrszahlen 2018](#). Wir haben wiederum wichtige Eckwerte zum schweizerischen, aber auch zum europäischen öV und Individualverkehr für Sie zusammengestellt und zeichnen die jüngsten Entwicklungen im Personen- und Schienengüterverkehr nach. Sie finden in der aktuellen Ausgabe der Verkehrszahlen auch einige Neuerungen. So bilden wir neu detaillierte Zahlen zum Regionalen Personenverkehr ab.

Am Mittwoch, 26. September, darf ich unsere Mitglieder und Parlamentarier zur LITRA-Mitgliederversammlung begrüßen. Als Referenten im Verkehrsforum konnten wir Bundesrat Ueli Maurer für einen Vortrag gewinnen. Im Anschluss wird der Prix LITRA, unser Preis für erstklassige Bachelor- und Masterarbeiten zum Thema öffentlicher Verkehr verliehen. Eines vorweg: Wir haben dieses Jahr so viele Arbeiten erhalten wie noch nie und sind gespannt, welche davon unsere Jury prämiieren wird.

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) ist zurück im Nationalrat. Nachdem der Ständerat OBI in der Sommersession behandelt hat, gibt es in der komplexen Vorlage noch wenige Differenzen, die es zwischen den beiden Räten zu bereinigen gilt.

Am 10. Juni 2018 hat der erste innerschweizerische Fernbus in Kooperation mit Flixbus den Betrieb aufgenommen. Gleichzeitig wurden weitere Konzessionsgesuche für Fernbuslinien beim BAV eingereicht. Ein gesamtheitliches öV-Konzept für Fernbusse liegt aber nach wie vor nicht vor. Fernbusse können eine effektive Ergänzung zum bestehenden System sein. Die Zulassung von Parallelverkehr im regionalen Personenverkehr ist aber problematisch. Durch Rosinenpickerei fließen Erlöse aus ertragsreichen Kursen zu privaten Anbietern. Eine Erhöhung des Abgeltungsbedarfs durch Bund und Kantone oder ein Abbau einzelner Leistungen wären langfristig unausweichlich.

Fernbusse optimal ins bestehende öV-System einbinden

Der Ständerat will durch eine Anpassung des Art. 9f des Personenbeförderungsgesetzes klare Spielregeln für alle öV-Betreiber. Der Beschluss des Ständerats geht weniger weit als die im Nationalrat ursprünglich abgelehnte Formulierung. Die Gefährdung des abgeltungsberechtigten, regionalen Personenverkehrs soll verhindert werden. Ziel ist eine klare gesetzliche Grundlage, die Fernbusse nicht verhindert, sondern optimal ins bestehende öV-System einbindet. Die nationalrätliche Kommission hat diesen Vorschlag nochmals leicht abgeschwächt. Somit sollte der Weg für einen Kompromiss geebnet sein. Der VöV und die LITRA werden sich weiterhin für klare Spielregeln einsetzen und können mit der neuen Formulierung der nationalrätlichen Kommission im Sinne eines Kompromisses leben.

Verantwortungsbereich der Trassenvergabestelle

Der Nationalrat hat in der Frühjahrsession 2018 einem Antrag seiner Verkehrskommission zugestimmt, der vorsieht, dass die Trassenvergabestelle die Eisenbahnunternehmen nicht mehr mit der Erstellung des Fahrplans beauftragen darf. Der Ständerat stellte sich in der Sommersession gegen den Entscheid des Nationalrats, Fahrplanerstellung und Betriebsführung zu trennen. Die Trassenvergabestelle soll weiterhin ein Bahnunternehmen, resp.

eine Infrastrukturbetreiberin beauftragen können, den Fahrplan zu erstellen. Die Fahrplanerstellung des am intensivsten genutzten Streckennetzes Europas ist 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 der Ständerat.

Die Wichtigkeit einer Mitwirkung aller Betroffenen im Fahrplanstellungsprozess scheint gegeben. Das Anliegen, dass eine Mitwirkung bei den zur Bestellung von Trassen ermächtigten Verladern und Operateuren gesetzlich sichergestellt werden müsste, wurde im Ständerat zwar noch abgelehnt. Die nationalrätliche Kommission schlägt nun einstimmig vor, eine geregelte Mitwirkung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladern und Operateuren ins Gesetz aufzunehmen. Die neue Formulierung könnte daher einen weiteren Kompromiss zwischen den Räten darstellen.

Eine weitere Differenz zwischen den beiden Räten gibt es bezüglich Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Trassenvergabestelle sowie bei der Veröffentlichung des Vertrages zur Erstellung des Fahrplans.

Der Nationalrat wird die OBI-Vorlage in der Herbstsession nochmals beraten. Ob die Differenzbereinigung in der Herbstsession gänzlich abgeschlossen werden kann, ist jedoch offen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[16.075](#) **Organisation der Bahninfrastruktur**

Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs

Für den Regionalverkehr geben Bund und Kantone jährlich knapp zwei Milliarden Franken aus. Auf nationaler – aber auch auf kantonaler - Ebene gibt es Bestimmungen, welche Angebote mitfinanziert werden können und welche nicht. Diese entsprechen nicht mehr den heutigen Mobilitätsbedürfnissen, wird in einem Postulat argumentiert. Die Bestimmungen für den abgeltungsberichten Personenverkehr für Bundesbeiträge müssten daher angepasst werden.

Die Bestimmungen aus dem Personenbeförderungsgesetz, der Verordnung über die Personenbeförderung und die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs sehen Abgeltungen an den Regionalen Personenverkehr in folgenden Fällen vor:

- Eine Erschliessungsfunktion liegt vor.
- Es findet kein Nachtverkehr statt.
- Es liegt kein reiner Ortsverkehr vor.
- Eine minimale Wirtschaftlichkeit liegt zugrunde.
- Der Verkehr wird ganzjährig erbracht.

Zwei Typen von Angeboten fallen klar nicht unter diese Definition: das Angebot zur Nachtzeit und der Ausflugsverkehr. Inzwischen gibt es über die Schweiz verteilt 25 Nachtbusnetze, vom Capriasca Night Express, zum Nachtstern Zentralschweiz bis zum Noctambus im Kanton Jura. Auch das Angebot für den Ausflugsverkehr kann sich sehen lassen: In 15 Bergregionen verkehren sogenannte Bus alpin-Kurse und erschliessen Gegenden wie die Greina, die Lombachalp bei Habkern und den Waadtländer Jura.

So erfreulich die Entwicklung der Angebote auch ist, so kompliziert ist deren Finanzierung: Beim Nachtverkehr hat die fehlende Abgeltungsberechtigung zu regional unterschiedlich finanzierten Angeboten mit wenig überblickbaren Nachtzuschlägen geführt. Diese Schlechterbehandlung von Mobilitätsbedürfnissen in der Nacht lasse sich inhaltlich aber nicht mehr rechtfertigen, so der Postulatstext.

Dem Ausflugsverkehr fehlt gemäss heutiger Definition dagegen die Erschliessungsfunktion. Solche touristischen Angebote von Bussen oder Seilbahnen zu Ausflugszielen müssen heute alleine von Kantonen, Gemeinden oder Vereinen

getragen werden und kommen daher oft gar nicht erst zustande. Sie sind aber für strukturschwache Gebiete von sehr grosser Bedeutung und werden sehr geschätzt. Aus diesen Gründen soll das Grundangebot im Regionalen Personenverkehr im Bereich Nacht- und Ausflugsverkehr ausgedehnt werden.

Der Bundesrat empfiehlt das Postulat zur Annahme. Im Nationalrat wurde jedoch Opposition gegen den Prüfauftrag an den Bundesrat angekündigt. So wird nun in der Herbstsession im Nationalrat über das Postulat abgestimmt.

Die LITRA unterstützt diesen Vorstoss. Eine Ausweitung des regionalen Personenverkehrs ist für die Attraktivität des öV im Freizeitverkehr wichtig und richtig.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.3043](#) Postulat. Neudefinition des abgeltungsberechtigten Personenverkehr.

Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen

Die Zahl der Drohnen in der Schweiz steigt rasant. Da eine Registrierungspflicht fehlt, gibt es derzeit nur Schätzungen, wie viele Drohnen im Verkehr sind. Letzten Herbst teilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) mit, es sei mit den gegenwärtigen Ressourcen nicht mehr in der Lage, die grosse Anzahl von Anfragen und Gesuchen zu Drohnen zu bewältigen. Mit einer Motion wird der Bundesrat beauftragt, die Aufsicht und Kontrolle über Drohnen zu verstärken.

Das Ziel sei ein kontrollierter Einsatz von Drohnen. In der Landwirtschaft, im Gesundheitswesen und bei Rettungseinsätzen könnten Drohnen durchaus sinnvoll eingesetzt werden. Zudem nimmt die Schweiz international eine führende Stellung im sicheren Einsatz von Drohnen ein, die es zu halten gilt. Gleichzeitig muss die Sicherheit der traditionellen Luftfahrt jederzeit gewährleistet sein. Dazu schlägt die Motion eine Reihe von Massnahmen vor.

Einerseits sollen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, um Drohnen im Luftraum zu identifizieren und sie mit einem sogenannten U-Space von wichtigen Infrastrukturen, Wohn- und Naturschutzgebieten fernhalten zu können. Zudem sollen Halter zur Registrierung ihrer Drohnen verpflichtet werden und im Umgang mit Drohnen geschult werden. Traditionelle Modellflugzeuge sollen von den neuen Regelungen jedoch nicht betroffen sein.

Der Bundesrat hat sich für die Motion ausgesprochen. Das BAZL unterstütze bereits jetzt Skyguide bei Aufbau und Einführung eines U-Space in der Schweiz. Noch 2018 sollen dafür erste Dienste zur Verfügung stehen. Zum Aufbau des U-Space gehörten auch die Registrierung und sichere Kontrolle der Drohnen. Ausserdem sollen die Vorschriften zum Umgang mit Drohnen international vorangetrieben werden und Anforderungen für Ausbildungen eingeführt werden. Die Aufsicht und Kontrolle über die digitalisierte Luftfahrt durch das BAZL soll verstärkt werden. Dazu will der Bundesrat bei Annahme der Motion überprüfen lassen, ob und in welchem Umfang dem BAZL und dem BAKOM (Frequenzressourcen) zusätzliche Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, resp. wie bestehende Ressourcen anders priorisiert werden sollen. Der Nationalrat hat der Motion zugestimmt. Auch die Verkehrskommission

des Ständerats beantragt einstimmig die Annahme der Motion. Sie geht mit dem Bundesrat und dem Nationalrat darin einig, dass im Bereich der Drohnen die nötigen Grundlagen für die Sicherheit und den geordneten Betrieb zu schaffen sind, um die international führende Stellung der Schweiz im Einsatz dieser Fluggeräte zu sichern. Das Geschäft wird nun in der Herbstsession im Ständerat behandelt.

Noch ausstehend ist die Antwort der Verwaltung auf eine Interpellation zum Persönlichkeitsschutz rund um den Drohneneinsatz durch Private. Es wird die Frage gestellt, wie Verletzungen der Persönlichkeitssphäre erfolgreich bekämpft werden können und wie viele Verurteilungen ausgesprochen wurden für Fälle, in denen Drohnen missbräuchlich eingesetzt wurden. Da eine Registrierungspflicht fehlt, dürfte die Rückverfolgung und Ahndung von Missbrauch schwierig sein, vermutet der Autor der Interpellation.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[18.3371](#) Motion. Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen

[18.3397](#) Interpellation. Regelung Privatgebrauch von Drohnen

Mitfinanzierung Gateway Basel Nord

Der Bund will das Gateway Basel Nord in der ersten Etappe mit 83 Millionen Franken unterstützen. Das hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) entschieden. In der ersten Etappe des Projekts soll ein neues Terminal für den Umschlag von Containern, Wechselbehältern und Sattelaufliegern zwischen Bahn- und Strassenverkehr gebaut werden.

Mit der Verabschiedung des Gütertransportgesetzes 2015 wurde erstmals eine Grundlage für Bundesbeiträge an kombinierte Schiffahrts-/Bahn- und Strassenterminals geschaffen und die Schweizerischen Rheinhäfen wurden als nationale Verkehrsinfrastruktur anerkannt. Damit werden die Verkehrsträger Schiene / Wasser / Strasse bei der Mitfinanzierung von Infrastruktur gleichbehandelt. Die Beitragshöhe des Bundes richtet sich nach der Wirkung des Vorhabens und orientiert sich an den verkehrs-, umwelt- und energiepolitischen Zielen des Bundes.

Mit der ersten Etappe des Gateway Basel Nord werden die Voraussetzungen geschaffen, dass im Import- und Exportverkehr Container auf bis zu 750 m lange Züge umgeschlagen werden können. Zudem ermöglicht das Grossterminal die Bündelung und Feinverteilung der Güter für den Binnenverkehr auf der Bahn. Das Terminal wird eine Umschlagskapazität von 240'000 TEU (Standardcontainer) aufweisen. Der schiffseitige Containerumschlag lag in den Schweizerischen Rheinhäfen 2017 bei 137'529 TEU und ist seit 2010 um knapp 40% gewachsen.

Die Bundesgelder sind an Bedingungen geknüpft. So müssen in den ersten zehn Betriebsjahren rund 1,9 Millionen Container umgeschlagen werden. Davon sollen 45 Prozent und später 50 Prozent auf der Schiene in der Schweiz weiterverteilt werden. Zudem sollen die an Gateway Basel Nord beteiligten Unternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo keinen Wettbewerbsvorteil haben. Alle Logistikunternehmen müssen die Anlage daher zu den gleichen Bedingungen wie die bisherigen Eigentümer nutzen können.

Das Containerterminal für den Umschlag zwischen Strasse und Schiene ist nur der erste Ausbauschnitt. In weiteren Etappen wird das Terminal für den Verlad von Schiffstransporten erweitert und ein neues Hafenbecken gebaut. Mit der Finanzierungszusage durch den Bund ist Gateway Basel Nord allerdings noch nicht baureif. Die Plangenehmigung liegt noch nicht vor und mehrere Einsprachen sind hängig. Das Terminal soll Ende 2020 in Betrieb genommen werden. Es umfasst unter anderem sechs Ladegeleise für Züge bis 750 Meter Länge, drei Portalkräne, Abstellflächen und ein Gefahrgutlager. Die Anlage ist an die Nord-Süd-Hauptachse der Eisenbahn und an die A2 angebunden.

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.