

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4 | 2024 – Wintersession der eidgenössischen Räte, 2. – 20. Dezember 2024

Bern, 25 | 11 | 2024

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Das Reisen mit der Bahn ist und bleibt beliebt. Das unterstreichen sowohl das [Quartalsreporting Bahn](#) als auch die europäische Bahnfahrerstatistik. So vermochte der Schienenpersonenverkehr im dritten Quartal 2024 mit 5,82 Milliarden Personenkilometern (+0,5%) einen erneuten Quartalsrekord zu erzielen – den vierzehnten in Folge! Und die aktuelle [Statistik in Europa](#) zeigt: Wiederum wurde die Bahn in keinem anderen europäischen Land so oft und weit genutzt wie in der Schweiz. Konkret legte jede Einwohnerin und jeder Einwohner im Jahr 2023 im Durchschnitt 2'466 Kilometer auf der Schiene zurück und nutzte die Bahn dabei 68-mal.

Auf diesen Europameistertitel dürfen wir stolz sein; ausruhen sollten wir uns darauf jedoch nicht. Ein gut ausgebauter öV kostet Geld. Und kaum ein anderes Thema gibt in Bundesbern derzeit so viel zu reden wie der Finanzhaushalt. Von den vorgeschlagenen Sparmassnahmen des Bundes ist auch der Verkehr – sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene – nicht verschont geblieben; ist der Verkehrsbereich doch der drittgrösste Ausgabenposten des Bundes. Die öV-Branche will ihren finanziellen Beitrag primär leisten, indem sie mehr Menschen in den öV bringt und laufend effizienter wird. Gleichzeitig müssen wir aufpassen, dass unser hochwertiges öV-System mit kurzfristigen Sparmassnahmen nicht langfristig geschwächt wird. Wohin das führen kann, zeigt ein Blick über die Landesgrenze, wo Bahnreisende unter unzähligen Bauustellen, Verspätungen und Zugausfällen zu leiden haben.

Neben einer nachhaltigen Finanzierung des Personenverkehrs liegt ein wesentliches Augenmerk der LITRA auf dem Gütertransport. Denn so erfreulich die positive Entwicklung im Schienenpersonenverkehr ist, so nachdenklich stimmen uns die [aktuellen Zahlen aus dem Schienengüterverkehr](#). Umso wichtiger ist es, dass die Revision des Gütertransportgesetzes zeitnah verabschiedet wird, und so eine weitere Verkehrsverlagerung von der Schiene zurück auf die Strasse verhindert werden kann. Nachdem der Ständerat die Vorlage in der Herbstsession deutlich angenommen hat, empfiehlt auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) die Annahme des Geschäfts. Die LITRA hat sich aktiv für dieses Geschäft eingesetzt, welches aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden soll.

Für die LITRA findet der öV aber nicht nur auf der Schiene statt. Am Beispiel der Verkehrsdrehscheiben der Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sieht man die zentrale Rolle der Multimobilität besonders eindrücklich. Im Rahmen des [LITRA-Mitgliedertages](#) erhielten wir Mitte November mit exklusiven Führungen einen einmaligen Einblick hinter die Kulissen des Flughafens Zürich und konnten hautnah erleben, welche bedeutende Funktion der Luftverkehr im Schweizer öV-System einnimmt.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung für den öffentlichen Verkehr.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

- Mehr Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur
- Finanzplanung des Bundesrates sieht Kürzungen im öV vor
- Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene
- Schienengüterverkehr formaljuristisch mehr belasten?
- Schweizer Klimaticket nach österreichischem Vorbild
- Elektroschockpistolen sollen für die Transportpolizei erlaubt werden
- Neues Flugpassagierdatengesetz zur Terrorismusbekämpfung

Mehr Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur

Der Bundesrat will für die Jahre 2025–2028 einen Zahlungsrahmen von 16,4 Milliarden Franken für den Betrieb und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, der Bahnanlagen und der Bahnhöfe bereitstellen. Zudem beantragt er einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen. Nachdem der Nationalrat die Vorlage in der Herbstsession angenommen hat, wird der Ständerat das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Im Rahmen seiner [Botschaft zur Bahninfrastruktur](#) hält der Bundesrat fest, dass die Schweizer Bahninfrastruktur trotz hoher Verkehrsbelastung in einem ausreichenden bis guten Zustand sei. Durch entsprechende Investitionen in den Substanzerhalt soll die Qualität des Schweizer Eisenbahnsystems auch in Zukunft sichergestellt werden.

Bundesrat will Bahninfrastruktur langfristig stärken

Der beantragte Zahlungsrahmen von 16,4 Milliarden Franken liegt um rund zwei Milliarden über jenem für die laufende Periode und um 1,3 Milliarden über dem Zahlungsrahmen, den der Bundesrat in der Vernehmlassung vorgeschlagen hatte. Mit der Erhöhung soll in erster Linie die Teuerung ausgeglichen werden. Gleichzeitig stehen den Bahnen aber auch mehr Mittel zur Verfügung, um beispielsweise baureife Projekte für den barrierefreien Zugang von Menschen mit Beeinträchtigung umzusetzen.

Zusammen mit dem Zahlungsrahmen legt der Bundesrat auch die Ziele für Betrieb, Erhaltung und technische Entwicklung der Bahninfrastruktur fest. Er erwartet von den Bahnunternehmen, dass sie auf dem Schienennetz die Sicherheit gewährleisten und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sicherstellen. Weiter beauftragt der Bundesrat die Unternehmen, eine optimale Nutzung der Kapazitäten zu gewährleisten, für einen langfristigen Werterhalt zu sorgen und eine hohe Produktivität sicherzustellen.

Stärkere Verlagerung der Güter auf die Schiene

Mit der gleichen Vorlage beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028, beispielsweise für Terminals oder Anschlussgleise. Damit will er die bisherige Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen fortführen. Die Finanzierung erfolgt über zweckgebundene Mineralölsteuermittel und weitere zweckgebundene Mittel. Gleichzeitig soll der bestehende Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private

Güterverkehrsanlagen verlängert werden. Damit gehen grössere Projekte, die bei der Festlegung des Rahmenkredits eingeplant waren, sich aber verzögert haben, noch zulasten des bestehenden Kredits.

Nationalrat und KVF-S unterstützen die Vorlage

Der Nationalrat hat den Bundesbeschluss im Rahmen der Herbstsession mit 192 zu 3 Stimmen ohne Enthaltungen angenommen. Eine Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) wollte den Betrag um 500 Millionen Franken aufstocken. Ein entsprechender Antrag wurde im Nationalrat jedoch mit 105 zu 88 Stimmen bei zwei Enthaltungen abgelehnt.

- Auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) unterstützt sowohl die Finanzierungsvorlage des Bundesrates als auch die Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen.
- Die Kommission spricht sich einstimmig für den Zahlungsrahmen von 16'422 Millionen Franken aus, um die Sanierung der bestehenden Infrastruktur sicherzustellen.
- Gleichzeitig hat die KVF-S auch den Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in der Gesamtabstimmung mit 9 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.
- Ebenfalls einstimmig fiel schliesslich die Gesamtabstimmung zugunsten der Verlängerung des Rahmenkredits für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen für die Jahre 2021 bis 2024 um zwei Jahre aus.
- Die Ausgaben für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur werden vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) finanziert.

Der Ständerat wird das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.045 Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028](#)



Finanzplanung des Bundesrates sieht Kürzungen im öV vor

Der Voranschlagsentwurf des Bundesrates sieht im ordentlichen Haushalt ein Defizit von 397 Millionen Franken vor. Damit wird das konjunkturbedingte Defizit, das die Schuldenbremse zulässt (– 512 Millionen Franken), nicht ausgeschöpft. Nach einer mehrwöchigen Vorberatung durch ihre Subkommissionen, legt die Finanzkommission des Nationalrates ihrem Rat einen Voranschlag 2025 mit einem strukturellen Überschuss von 12,3 Millionen Franken. Die Finanzkommission des Ständerates schlägt ihrem Rat ebenfalls ein Schuldenbremse-konformes Budget 2025 vor. Beide Kommissionen sehen höhere Armeeausgaben vor und mussten dafür in anderen Ausgabenbereichen kompensieren; unter anderem im öV.

Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung einmal jährlich mit einer Botschaft den Voranschlag mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan (IAFP). Dieser gibt für das Budgetjahr und die drei darauffolgenden Planjahre die geplanten Aufwände und Investitionsausgaben, die geschätzten Erträge und Investitionseinnahmen, die Gesamtausgaben und die geschätzten Gesamteinnahmen wieder.

Bundesrat sieht verschiedene Kürzungen im öV vor

Nachdem der Bundesrat im Sommer 2024 die Zahlen für das Budget 2025 bekannt gegeben hatte, liegt nun die «[Botschaft zum Voranschlag 2025 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2026–2028](#)» vor.

Darin sieht der Bundesrat verschiedene Kürzungen im Bereich öffentlicher Verkehr vor. Unter anderem den Verzicht auf die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs, den Verzicht auf die Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe, Kürzungen der Einlagen im BIF und im NAF, Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr, sowie Kürzungen der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen.

Nicht weiterverfolgt werden soll hingegen der Vorschlag aus dem Bericht der vom Bundesrat eingesetzten Expertengruppe «[Ausgaben- und Subventionsüberprüfung](#)», welcher auf die Förderung im Güterverkehr verzichten will.

FK-N will regionalen Personenverkehr stärken

Zwischenzeitlich haben auch die beiden Finanzkommissionen des National- und Ständerates den Voranschlag beraten. Die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) legt ihrem Rat einen Voranschlag 2025 mit verschiedenen öV-relevanten Änderungsanträgen vor.

- Einerseits beantragt die FK-N mit 14 zu 11 Stimmen die Bundesbeiträge für den regionalen Personenverkehr (RPV) um 7,7 Millionen Franken von ursprünglich 1'126,8 Millionen Franken auf 1'134,5 Millionen Franken zu erhöhen.
- Andererseits beantragt die FK-N mit 13 zu 12 Stimmen die Aufhebung der Kreditsperre beim grenzüberschreitenden Personenverkehr (29,6 Millionen Franken).
- Abgelehnt wurde von der FK-N mit 13 zu 12 Stimmen hingegen ein Antrag zur Aufhebung der Kreditsperre bei alternativen Antriebssystemen für Busse und Schiffe (46,3 Millionen Franken).

FK-S will auch im Güterverkehr sparen

Auch die Finanzkommission des Ständerates (FK-S) hat sich mit dem Voranschlag des Bundesrates befasst und sich dabei zu zwei öV-relevanten Geschäften geäußert.

- Einerseits beantragt die FK-S einstimmig eine Kürzung bei den alternativen Antriebssystemen für Busse und Schiffe von 15,3 Millionen Franken und damit eine Unterstützungsreduktion von ursprünglich 46,3 Millionen Franken auf 31 Millionen Franken.
- Andererseits beantragt die FK-S einstimmig Einsparungen im Bereich Güterverkehrsanlagen und technischer Erneuerungen im Güterverkehr von 10,3 Millionen Franken und damit eine Unterstützungsreduktion von ursprünglich 72,3 Millionen Franken auf 62 Millionen Franken.

Die Finanzkommissionen beider Räte unterstützen den Bundesbeschluss über die Entnahmen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) in Höhe von 5'188,8 Millionen Franken. Kürzungen bei den BIF-Einlagen sind im Budget 2025 noch keine vorgesehen.

Die beiden Räte werden das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.041 Voranschlag 2025 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2026-2028](#)



Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2024

Modernisierungsschub für den Gütertransport auf der Schiene

Der Bundesrat will den Schienengüterverkehr und die Güterschifffahrt stärken. Dafür will er während einer Übergangszeit den Einzelwagenladungsverkehr finanziell unterstützen und Anreize setzen, dass das gesamte Güterverkehrssystem leistungsfähiger wird und die Versorgungssicherheit in allen Regionen gewährleistet bleibt. Nachdem der Ständerat das Geschäft in der Herbstsession angenommen hat, wird der Nationalrat das Gütertransportgesetz in der Wintersession behandeln.

Der Bundesrat will den Gütertransport per Bahn und Schiff stärken, damit dieser einen noch grösseren Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz leisten kann. So soll der Schienengüterverkehr dank der digitalen automatischen Kupplung (DAK) einfacher, schneller und wirtschaftlicher werden. Für die Einführung der DAK will der Bundesrat 180 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Zudem soll der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) modernisiert und transformiert werden. Dieser erfüllt zwar bereits heute wichtige Funktionen in der Logistik, ist in seiner aktuellen Form aber nicht wirtschaftlich. Der Bundesrat sieht deshalb vor, den EWLV befristet finanziell zu fördern, mit dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

Güterverkehr auf dem Wasser und auf der Schiene

Neben der Unterstützung des Schienengüterverkehrs will der Bundesrat auch die Rheinschifffahrt mit verschiedenen Fördermassnahmen stärken und die gesetzlichen Grundlagen für die Förderung von fossilfreien Antrieben in der Güterschifffahrt schaffen. Damit sollen die Güterschifffahrt und der Schienengüterverkehr künftig einen noch grösseren Beitrag zur Versorgungssicherheit in der Schweiz leisten können. Das Zusammenspiel von Schiene, Schiff und Strasse in der Logistik soll weiter gestärkt werden und so auch letztlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und aufs Schiff dienen.

Diese Förderung der Verkehrsverlagerung soll derweil ohne Mehrbelastung des Bundesbudgets erfolgen. Der Bundesrat will die Ausgaben nämlich vollständig kompensieren. Hierfür soll ein Teil der Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verwendet werden, der sonst in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen würde.

Ständerat und KVF-N unterstützen Reformpaket

Nachdem der Ständerat das vom Bundesrat vorgeschlagene Reformpaket im Rahmen der Herbstsession mit 35 zu 3 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen hat, empfiehlt

auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) ihrem Rat die Annahme des Geschäfts. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass es wichtig ist, eine Vorlage zur Unterstützung des Güterverkehrs zeitnah zu verabschieden, damit die notwendige Anpassung der Rahmenbedingungen in nützlicher Frist sichergestellt werden kann.

Güterverlagerung soll gestärkt werden

Mit 13 zu 12 Stimmen beantragt die KVF-N, zudem in den Zielen des Gesetzes festzuhalten, dass der Anteil der Gütertransporte auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen am Gesamtgüterverkehr erhöht werden soll. Ausserdem ist die Kommission einstimmig der Ansicht, dass im Konzept für den Gütertransport auch die Binnenschifffahrt explizit berücksichtigt werden sollte.

Wie bereits der Ständerat hält auch die KVF-N fest, dass Quersubventionierungen zwischen dem Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und anderen Angeboten, wie dem Ganzzugsverkehr, innerhalb der Bahnunternehmen explizit verboten sein sollten. An dieser vom Ständerat beschlossenen Bestimmung beantragt die KVF-N aber mit 19 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen eine Ergänzung, damit die Finanzflüsse rund um den subventionierten EWLV klar und detailliert ersichtlich werden.

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[24.017 Gütertransportgesetz \(Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen\). Totalrevision](#)



Schienengüterverkehr formaljuristisch mehr belasten?

Eine Motion verlangt, dass der Bundesrat in der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen den Teilbereich des Güterverkehrs auf der Normalspur aus der Liste der Sektorenmärkte streicht, die nicht dem Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen unterstellt sind. Der Bundesrat und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates empfehlen, die Vorlage abzulehnen. Der Ständerat wird die Motion in der Wintersession behandeln.

Der Eisenbahnverkehr ist im Teilbereich des Güterverkehrs auf der Normalspur seit 2007 vom öffentlichen Beschaffungswesen (BöB) befreit. Das UVEK begründet diesen Entscheid damit, dass im Bereich des Güterverkehrs, im Vergleich zum konzessionierten Personenverkehr, genügend Wettbewerb bestünde.

Initianten fürchten Vollzugsprobleme

Aus Sicht der Initianten der Motion ist diese Befreiung nicht gerechtfertigt. Sie verlangen vom Bundesrat, dass der Güterverkehr wieder aus der Liste der Sektorenmärkte gestrichen wird, welche vom BöB befreit sind. Dies, weil lediglich der Geschäftsbereich und nicht das Unternehmen vom BöB befreit ist. Diese Unterscheidung sei schwer nachzuvollziehen und könnte zu Vollzugsproblemen führen, wenn eine Werkstätte gemischten Zwecken dient.

Unterschiede im Personen- und Güterverkehr

Aus Sicht des Bundesrates besteht diese Gefahr nicht. In seiner Stellungnahme weist er daraufhin, dass das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen vorsieht, bei genügend Wettbewerb die Beschaffungen in einem spezifischen Markt ganz oder teilweise von der Unterstellung des BöB zu befreien. Dies sei im Schienengüterverkehr der Fall.

Dies sieht auch die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) so: Mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung lehnt sie die Motion ab. Die unterschiedliche beschaffungsrechtliche Behandlung von Personen- und Güterverkehr sei gerechtfertigt.

Der Ständerat wird den Vorstoss in der Wintersession als Erstrat behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

24.3069 Der Teilbereich des Schienengüterverkehrs soll dem BöB unterstellt werden



Schweizer Klimaticket nach österreichischem Vorbild

Der Kanton Jura fordert eine deutliche Preissenkung im öffentlichen Verkehr, um die Klimaziele zu erreichen. Als Vorbild dient den Initianten das Klimaticket in Österreich. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates lehnt die Initiative mit der Begründung der Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen und mit Blick auf die aktuell angespannte Finanzlage des Bundes ab. Der Ständerat wird die Standesinitiative in der Wintersession behandeln.

Mittels Standesinitiative fordert das Parlament des Kantons Jura die Bundesversammlung dazu auf, einen Entwurf für eine deutliche Preissenkung bei den Angeboten der SBB auszuarbeiten. Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr seien eine gute und rasche Möglichkeit, den CO₂-Ausstoss pro Kopf in der Schweiz drastisch zu senken.

Österreich als Vorbild

Als Vorbild dient das Klimaticket unseres östlichen Nachbarn: Österreich bietet seit 2021 ein Jahresgeneralabonnement für 1'095 Euro, umgerechnet rund 1'025 Franken, an. Das Ziel des Klimatickets war es, möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Das Ticket fand gleich zu Beginn grossen Anklang: Mehr als 75'000 Tickets wurden in den ersten zwei Wochen nach Lancierung verkauft. Heute sind laut offiziellen Angaben über 300'000 Personen in Österreich im Besitz eines Klimatickets.

Preishoheit obliegt den Verkehrsunternehmen

Die KVF-S beantragt ihrem Rat mit 8 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Initiative keine Folge zu geben. Als Hauptgrund für die Ablehnung führt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) an, dass die Festlegung der öV-Preise in die Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen fällt. Zudem haben die Kantone bereits heute die Möglichkeit, eigene Tarifvergünstigungen zu beschliessen. Nach eingehender Diskussion ist die KVF-S zudem zum Schluss gekommen, dass die Umsetzung der Initiative angesichts der aktuellen Finanzlage des Bundes nicht angezeigt ist.

Der Ständerat wird die Standesinitiative in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.314 Attraktiverer öffentlicher Verkehr



Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2024

Elektroschockpistolen sollen für die Transportpolizei erlaubt werden

Die Sicherheit von Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden im öV soll auch in Zukunft höchste Priorität geniessen. Eine Motion verlangt, dass Mitarbeitende der Transportpolizei zukünftig Elektroschockpistolen tragen dürfen, um die Sicherheit im öffentlichen Verkehr zu erhöhen. Der Bundesrat empfiehlt die Annahme der Motion und auch der Nationalrat hat ihr in der Herbstsession ebenfalls zugestimmt.

Mit der Kampagne «[Gemeinsam respektvoll unterwegs](#)» der SBB und ihren Sozialpartnern SEV, VSLF und transfair wird aktuell ein Zeichen für einen respektvollen Umgang von Reisenden und Mitarbeitenden gesetzt.

Zusätzlich zu dieser Kampagne verlangt eine Motion vom Bundesrat Massnahmen, damit Polizistinnen und Polizisten, welche im öV für die Sicherheit von Passagieren und Mitarbeitenden sorgen, neben den erlaubten Hilfsmitteln nach Artikel 4 der [Verordnung über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr \(VST\)](#), auch Elektroschockpistolen verwenden dürfen. Die Bestimmungen über den Waffeneinsatz und die Nutzungsbedingungen bleiben im Zuständigkeitsbereich der Transportpolizei.

Bundesrat und Nationalrat unterstützen Anliegen

Der Bundesrat zeigt in seiner Stellungnahme Verständnis für das Anliegen der Motion und empfiehlt sie zur Annahme. Die Prüfung der Eignung und Verhältnismässigkeit soll im Rahmen der Erfüllung der Motion erfolgen. Auch der Nationalrat ist in der Herbstsession dem Anliegen gefolgt und hat die Motion mit 132 zu 60 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Mehrheit der KVF-S will Transportpolizei stärken

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) empfiehlt ihrem Rat mit 7 zu 2 Stimmen, dem Anliegen ebenfalls Folge zu leisten. Die Kommissionsmehrheit möchte, dass die Transportpolizei flexibler auf bestimmte Situationen reagieren kann, um so die Sicherheit der Reisenden bestmöglich zu gewährleisten.

Der Ständerat wird die Motion in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.4291 Der Transportpolizei die Hilfsmittel bieten, damit sie ihre Reaktion der konkreten Situation anpassen kann



Verkehrspolitische Vorschau Wintersession 2024

Neues Flugpassagierdatengesetz zur Terrorismusbekämpfung

Der Bundesrat will ein neues Flugpassagierdatengesetz schaffen, welches es der Schweiz ermöglicht, ein nationales PNR-System (Passenger Name Records) einzurichten. Das neue Gesetz soll dazu beitragen, Terrorismus zu bekämpfen und den Wirtschaftsstandort Schweiz zu schützen. Gleichzeitig hat der Bundesrat den Entwurf eines Verhandlungsmandats für PNR-Abkommen mit Nicht-EU-Staaten verabschiedet.

Das neue Flugpassagierdatengesetz regelt die Bekanntgabe von Flugpassagierdaten durch schweizerische und ausländische Fluggesellschaften an die Behörden, sowie die Bearbeitung dieser Daten zum Zweck der Bekämpfung von Terrorismus und anderer schwerstkrimineller Taten. Diese «Passenger Name Records»-Daten sollen künftig an die neu zu schaffende Passenger Information Unit (PIU) im Bundesamt für Polizei (fedpol) gehen. Der Zugriff auf diese Daten und ihr Verwendungszweck sind streng geregelt.

EU, USA und Kanada haben bereits PNR-Systeme

Bereits heute haben 70 Länder – darunter alle Mitgliedstaaten der EU – die USA und Kanada, im Einklang mit den internationalen Vorgaben der UNO und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ein nationales PNR-System eingeführt. Ohne ein eigenes PNR-System könnte die Schweiz zu einer Sicherheitslücke in Europa werden.

SiK-N begrüsst die Schaffung eines PNR-Systems

Auch die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates (SiK-N) empfiehlt ihrem Rat einstimmig, für das Flugpassagierdatengesetz einzutreten. Die Kommission unterstreicht, dass die Schweiz ohne ein eigenes PNR-System auch wirtschafts-, verkehrs- und ausserpolitisch beträchtliche Nachteile erleiden würde. Einige Mitglieder kritisieren indes, dass den individuellen Grundrechten zu wenig Achtung geschenkt werde. Ein Antrag auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat wurde aber mit 22 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Der Nationalrat wird das Geschäft als Erstrat in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

23.079 Flugpassagierdatengesetz

