

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Schifffahrt, Eisenbahn
Akteure	Teuscher, Franziska (gp/verts, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Schifffahrt, Eisenbahn, 2007 - 2011*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.¹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschifffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in

eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbilletts anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutreffe. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eignerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.²

1) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).

2) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).