

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Jahresrückblick, Gesellschaftsrecht</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Baltisser, Lena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Jahresrückblick, Gesellschaftsrecht, 2019 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NIS</b>	nichtionisierende Strahlung
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>NISV</b>	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CDG-CE</b>	Commission de gestion du Conseil des Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>RNI</b>	rayonnement non ionisant
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ORNI</b>	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

### Verkehr und Kommunikation

#### Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT  
DATUM: 31.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme

sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.<sup>1</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe

vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cvp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.<sup>2</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

### Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein



Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Liberale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlengrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.<sup>3</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Jahresrückblick 2022: Verkehr und Kommunikation

Auch der Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» wurde 2022 durch den Ukraine-Krieg und dessen Folgen beeinflusst. Im Frühling wurde in der Schweiz ein starker Anstieg der Energiepreise und insbesondere der **Treibstoffpreise** verzeichnet. Die SVP forderte daher in mehreren Motionen erfolglos unter anderem eine 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht sowie der MWST und einen pauschalen Berufskostenabzug für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. Die Mehrheiten der beiden Kammern erachteten eine Entlastung der Autofahrerinnen und Autofahrer jedoch als nicht angezeigt, vielmehr müssten Entlastungsmassnahmen gezielt an ärmere Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden.

Weitergearbeitet wurde an der **Änderung des Strassenverkehrsgesetzes**, insbesondere am sogenannten Raserartikel. Anfänglich hatten sich beide Räte dafür entschieden, den Gerichten bei Raserdelikten wieder mehr Ermessensspielraum zu geben, die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr zu streichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises zu reduzieren. Aufgrund einer Referendumsdrohung durch die Stiftung Roadcross schwenkten die beiden Räte dann jedoch in fast allen Punkten auf das geltende Recht zurück und schwächten damit die Massnahmen des Via Sicura-Pakets nur wenig ab. Diese Revision konnte allerdings im Berichtsjahr noch nicht vollständig bereinigt werden.

Ebenfalls mehr Verkehrssicherheit sollte das **neue Veloweggesetz** bringen, das 2022 vom Parlament verabschiedet wurde. Damit soll der Verkehr entflechtet und sollen die Kantone zur Planung und Erstellung von grundsätzlich zusammenhängenden und durchgehenden Velowegnetzen verpflichtet werden.

Beim öffentlichen Verkehr lag der Fokus im Jahr 2022 hauptsächlich auf der **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**, die in der Wintersession abgeschlossen werden konnte. Mit dieser Revision beabsichtigte der Bundesrat, das Bestellverfahren, also den Vorgang, bei welchem die Besteller (Bund und Kantone) mit den Transportunternehmen die Angebotsvereinbarung im regionalen Personenverkehr aushandeln, effizienter und transparenter auszugestalten und die Planungssicherheit für die Transportunternehmen zu erhöhen. Zudem sollte mit der Revision weiteren Subventionsskandalen wie demjenigen der BLS einen Riegel geschoben werden. Dazu war vorgesehen, dass im subventionierten Bereich keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen, zudem wurde festgelegt, wie künftig mit ungeplanten Gewinnen umgegangen werden muss. Hierbei entschieden die Räte, dass die Unternehmen künftig nur die Hälfte ihrer allfälligen Gewinne auf den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen müssen, der Bundesrat hatte sich ursprünglich für zwei Drittel ausgesprochen.

Schliesslich gab im Berichtsjahr auch das Thema **Mobilfunkstandard 5G** wieder zu reden: Im Frühjahr publizierte der Bundesrat den Bericht «Nachhaltiges Mobilfunknetz» in Erfüllung eines gleichnamigen Postulats. Darin erläuterte der Bundesrat unter anderem, dass durch eine Änderung der NISV für den Ausbau des 5G-Netzes deutlich weniger Antennen notwendig sein werden als bisher angenommen. Das UVEK gleiste zudem ein NIS-Monitoring, eine umweltmedizinische Beratungsstelle, die Harmonisierung im Vollzug sowie eine Intensivierung der Forschung auf, um den Ängsten in der Bevölkerung vor 5G zu begegnen. Überdies gab das Parlament im Berichtsjahr drei Standesinitiativen für ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes (Kt.lv. GE 20.309; Kt.lv. NE 20.314; Kt.lv. JU 21.305) keine Folge. Hingegen wurde eine neue Volksinitiative in diesem Bereich lanciert: Die sogenannte Saferphone-Initiative, in deren Komitee zahlreiche Politiker und Politikerinnen – insbesondere der SP und der Grünen – zu finden waren, forderte, dass Bund und Kantone für den Einsatz emissionsarmer Techniken in allen Anwendungsbereichen sorgen. Dies sollte durch tiefe Strahlengrenzwerte und eine grundsätzliche Versorgung von Wohn- und Geschäftshäusern mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erreicht werden. Die Initiative wurde jedoch im Dezember zurückgezogen.

Im Kapitel Verkehr und Kommunikation kam es im Juni 2022 zu einem Peak in der Medienberichterstattung, wie Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse zeigt. Hauptverantwortlich dafür war der Flugverkehr, zumal zahlreiche Zeitungsartikel zu einer Panne bei Skyguide sowie zu abgesagten Flugverbindungen bei der SWISS erschienen. Verglichen mit dem Vorjahr gab es 2022 für den Bereich Verkehr und Kommunikation wieder etwas mehr Aufmerksamkeit seitens der Presse zu verzeichnen. Dies lag womöglich daran, dass über die in den beiden Vorjahren omnipräsente Covid-19-Pandemie im Berichtsjahr deutlich weniger geschrieben wurde und damit die übrigen Themenbereiche prozentual mehr Aufmerksamkeit erhielten.<sup>4</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 31.12.2023  
LENA BALTISSER

## **Jahresrückblick 2023: Verkehr und Kommunikation**

2023 standen drei grosse Standortbestimmungen zu Ausbauschritten im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs auf dem Programm des Bundesrats und des Parlaments. Trotz dieser politisch gewichtigen Programmpunkte blieb die Medienberichterstattung in diesem Themenbereich gesamthaft jedoch ungefähr auf demselben Niveau wie im Vorjahr (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse). Jedoch nahm die Berichterstattung zum Strassenverkehr im Vergleich zu den Vorjahren mehr Raum ein, während diejenige zum Flugverkehr deutlich abnahm und diejenige zum Schienenverkehr etwa gleich blieb.

Im medial viel bespielten Themenbereich des Strassenverkehrs dominierte der **Ausbau schritt 2023 der Nationalstrassen** und der entsprechende Zahlungsrahmen sowohl die parlamentarische als auch die ausserparlamentarische Debatte. Der Ausbauschritt 2023 war sehr umstritten, die Anträge zu den Projektvorschlägen des Bundesrats reichten von Zustimmung über Ablehnung einzelner Ausbauschritte bis hin zur Zurückweisung des gesamten Projekts. Schliesslich wurden aber alle fünf vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekte sowie der entsprechende Verpflichtungskredit in der Höhe von rund CHF 5.3 Mrd. vom Parlament gutgeheissen und der Ausbauschritt sogar noch um ein Projekt in der Westschweiz erweitert. Eine Standesinitiative des Kantons Thurgau, welche die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in die Projektierung gefordert hatte, blieb hingegen erfolglos. Die Meinungen zum Ausbauschritt 2023 gingen auch in der medialen Berichterstattung auseinander und ökologische Kreise kündeten an, das Referendum gegen den Ausbauschritt zu ergreifen. Vergleichsweise unumstritten war in diesem Zusammenhang hingegen der Zahlungsrahmen für Unterhalt und Betrieb der bestehenden Nationalstrassen für die Jahre 2024 bis 2027 in der Höhe von CHF 8.8 Mrd.

Unabhängig von diesem geplanten Ausbauschritt der Nationalstrassen beschloss das Parlament zusätzlich durch Annahme einer Motion, dass die Autobahn A1 an kritischen Strassenabschnitten auf sechs Spuren ausgebaut werden soll. Auf der anderen Seite stand im Bereich des **Strassenverkehrs** auch die klimaneutrale Mobilität auf der politischen Agenda. Im Juni präsentierte der Bundesrat einen Bericht, in dem er Massnahmen eruierte, mit denen ein fossilfreier Verkehr bis 2050 ermöglicht werden könnte. Zudem wurde der Bundesrat vom Parlament beauftragt, einen Aktionsplan zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote zu erstellen. Hingegen beschloss die Regierung, die Steuerbefreiung der Elektrofahrzeuge aufzuheben.

Eine zweite grosse Standortbestimmung im Themenbereich Verkehr fand 2023 mit der **vierten Generation des Programms «Agglomerationsverkehr»** an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr statt. Für die folgenden vier Jahre wurden zu unterstützende Projekte ausgewählt und ein entsprechender Finanzierungsrahmen bestimmt. Verteilt auf den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie auf den Langsamverkehr sprach das Parlament somit gesamthaft über CHF 1.5 Mrd. für Projekte in 23 Agglomeration.

Die dritte grosse Standortbestimmung nahm der Bundesrat im Herbst 2023 mit seiner Botschaft zum **Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** vor. Für den Ausbauschritt 2025 und insbesondere für den Ausbauschritt 2035 schlug die Regierung zusätzlich zu den bereits beschlossenen Ausbauvorhaben Anpassungen sowie eine Krediterhöhung von gesamthaft über CHF 2.8 Mrd. vor. Aufgrund einer viel diskutierten Motion nahm er auch die Projektierung eines «multifunktionalen Grimseltunnels» in seine Botschaft auf.

Im Rahmen der Botschaft zu den Ausbauschritten präsentierte der Bundesrat zudem erste Zielsetzungen und Stossrichtungen der neuen Langfriststrategie im Schienenverkehr, der **«Perspektive Bahn 2050»**. Der Fokus soll dabei auf dem Ausbau von kurzen und mittleren Strecken sowie auf den Agglomerationen liegen. Gleichzeitig gab die Regierung auch bekannt, dass sich die Fertigstellung verschiedener laufender Bauvorhaben, wie beispielsweise der Bahnknotenpunkte Bern oder Lausanne, um mehrere Jahre verzögern werde.

Zu Verzögerungen kam es auch in der Erreichung der 2021 festgelegten Ziele für den alpenquerenden Schwerverkehr. Im Verlagerungsbericht für die Jahre 2021–2023 hielt der Bundesrat im Berichtsjahr fest, dass die festgelegten Ziele trotz einer Zunahme des Schienengüterverkehrs insbesondere im Bereich des strassenseitigen Güterverkehrs nicht erreicht werden konnten. Auch im Bereich der Luft- und Lärmverschmutzung konnte trotz punktueller Verbesserungen gesamthaft keine ausreichende Reduktion erzielt werden. Somit wurde im Schwerverkehr auf Strasse und Schiene weiterhin Verlagerungspotential ausgemacht und für die folgenden Jahre projektiert.

Im Themengebiet Eisenbahn erhielt ein **Unfall des Schienengüterverkehrs im Gotthard-Basistunnel** die grösste mediale Aufmerksamkeit (vgl. Abbildung 1 der APS-Zeitungsanalyse): Die Entgleisung eines Güterzugs im August 2023 führte zu einer vorübergehenden Sperrung des Tunnels und zu geschätzten Schäden von über CHF 100 Mio. Dabei wurden rasch Fragen zu Ursachen, Haftung und Schadenersatz laut, gerade auch in Anbetracht der Haftpflicht im Schienenverkehr, zu deren Ausgestaltung der Bundesrat wenige Wochen zuvor einen Bericht veröffentlicht hatte.

Um die **SBB** finanziell zu stabilisieren, schlug der Bundesrat im Sommer 2023 eine Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vor. Einerseits sollten die SBB einen einmaligen Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd. erhalten, andererseits sollte ihr Finanzierungsbedarf neu nicht mehr durch Tresorerie-, sondern durch Haushaltsdarlehen gedeckt werden. Diese Änderung der Finanzierungsgrundlage fand im erstberatenden Nationalrat jedoch wenig Unterstützung. Die grosse Kammer sprach sich für die Beibehaltung des geltenden Rechts aus. Das Urteil des Ständerats stand zum Ende des Berichtsjahres noch aus.

Auch 2023 blieb der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes Teil der parlamentarischen Debatte rund um **Telekommunikation**. Die Räte beschlossen im Rahmen einer Motion, den raschen Aufbau von 5G voranzutreiben. Eine gewisse Vorsicht gegenüber der 5G-Technologie blieb jedoch bestehen, was sich in der Beibehaltung der NISV-Anlagegrenzwerte niederschlug. Ergänzend zum Mobilfunknetz legte der Bundesrat eine Strategie zu Förderung und Ausbau des Hochbreitbandnetzes vor.<sup>5</sup>

---

1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation

2) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation

3) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

4) APS-Zeitungsanalyse 2022 – Verkehr und Kommunikation

5) APS-Zeitungsanalyse 2023 – Verkehr und Kommunikation