

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Coronavirus (Covid-19), Gesellschaftsrecht
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Coronavirus (Covid-19), Gesellschaftsrecht, 2020 - 2023. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	8
Luftfahrt	11
Post und Telekommunikation	15

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBFI	Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation
NIS	nichtionisierende Strahlung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
GAV	Gesamtarbeitsvertrag
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
BFI	Politikbereich „Bildung, Forschung und Innovation“
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CDF	Contrôle fédéral des finances
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
SEFRI	Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation
RNI	rayonnement non ionisant
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
CCT	Convention collective de travail
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
FRI	domaine politique „Formation, recherche et innovation“
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.¹

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 **Schiennenverkehr**. 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.Iv. 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 Ständesinitiativen 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 Strahlungsgrenzwert 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.²

BERICHT
DATUM: 17.08.2023
ANJA HEIDELBERGER

Rückblick auf die 51. Legislatur: Verkehr und Kommunikation

Autorinnen und Autoren: Bernadette Flückiger, Marco Ackermann, Nik Bieri und Anja Heidelberger

Stand: 17.08.2023

Auch der Verkehrsbereich – insbesondere der öffentliche Verkehr und der Flugverkehr – war in der 51. Legislatur stark durch die Covid-19-Pandemie geprägt. Nachdem der Bundesrat Mitte März 2020 die ausserordentliche Lage gemäss Epidemien-gesetz ausgerufen, einen Lockdown mit Homeoffice und Schliessung der Läden verfügt sowie die Landesgrenzen geschlossen hatte, brach die Nachfrage im öffentlichen Verkehr sowie im Flugsektor weg. In der Folge dünnten die Verkehrsbetriebe ihre Fahrpläne sehr stark aus, während der Flugverkehr – abgesehen von einigen Flügen, mit denen im Ausland gestrandete Schweizerinnen und Schweizer nach Hause geholt wurden – zeitweise fast vollständig eingestellt wurde. Dadurch **gerieten ÖV und Luftfahrt in grosse finanzielle Schwierigkeiten**, auf die der Bundesrat für den ÖV mit zwei Notkrediten in der Höhe von CHF 900 Mio. und CHF 215 Mio. sowie für die Luftfahrtunternehmen und die luftnahen Betriebe mit Nachtrags- und Verpflichtungskrediten in der Höhe von CHF 1.3 Mrd. und CHF 1.2 Mrd. sowie mit dazugehörigen Gesetzesänderungen reagierte. Insbesondere nach Ende der Pandemie stiegen die Nutzendenzahlen in beiden Branchen jedoch wieder deutlich an.

Am meisten parlamentarische Aufmerksamkeit im Themenbereich «Verkehr» erhielt in der 51. Legislatur gemessen an der Anzahl gesprochener Wörter die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Damit hatte der Bundesrat unter anderem beabsichtigt, die Planungssicherheit der Transportunternehmen bei der Aushandlung der Angebotsvereinbarungen im regionalen **Personenverkehr** zu verbessern. Das Parlament diskutierte zahlreiche inhaltliche Aspekte bis in die Einigungskonferenz, etwa die Frage, welcher Teil der Gewinne wie bisher einer Spezialreserve zugewiesen werden soll. Dabei wurde mehrfach auf den Postautoskandal verwiesen, der überdies auch aufgrund der Untersuchungen im Nachgang immer wieder Thema war.

Zwar leicht weniger Diskussionen im Parlament, medial wohl aber deutlich mehr Aufmerksamkeit erhielt die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes, bei dem es unter anderem um eine Reduktion der Treibhausgasemissionen, um neue Regelungen zu selbstfahrenden Autos und um die Stärkung der Verkehrssicherheit ging. Am umstrittensten war hingegen die im Rahmen des Via-Sicura-Massnahmenpakets beschlossene Entschärfung gewisser Regelungen, die ursprünglich als Reaktion auf die in der Folge zurückgezogene Raser-Initiative beschlossen worden waren. Nach einer Referendumsdrohung gegen die Abschwächung besagter Regelungen krebste das Parlament noch während der Bereinigung der Vorlage zurück und verschärfte die von

ihm zuvor abgeschwächten Regelungen wieder. Der **motorisierte Strassenverkehr** war überdies zwar weniger stark von der Covid-19-Pandemie betroffen als die anderen Verkehrszweige, dafür umso stärker vom Anstieg der Energiepreise als Reaktion auf den Krieg in der Ukraine. In der Folge wurden erfolglos zahlreiche Entlastungsmassnahmen für die Autofahrenden gefordert. Für die Zukunft plante der Bundesrat schliesslich einen Ausbau der Nationalstrassen: Im «Ausbauschnitt 2023» standen vor allem fünf Projekte mit einem Gesamtumfang von rund CHF 4.4 Mrd. für den Autobahnausbau im Zentrum. Der Nationalrat erhöhte diesen Kredit gar auf CHF 5.3 Mrd. Auch der Ausbau des Bahn-Fernverkehrsnetzes befand sich gegen Ende der 51. Legislatur in Planung, die parlamentarische Beratung dazu wird wohl aber erst in der neuen Legislatur beginnen.

Doch nicht nur bei den Strassen, auch bei den **Velowegen** soll gebaut werden: Im September 2018 hatte die Schweizer Stimmbevölkerung dem direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative zugestimmt, zu dessen Umsetzung das Parlament ein neues Veloweggesetz verabschiedete. Damit soll der Bund die Kantone beim Vollzug unterstützen und die Koordination und Information über die Velowegnetze fördern können, um so zu einer Entflechtung des Verkehrs beizutragen. Die Kantone sollen neu zur Planung und Erstellung der Velowegnetze verpflichtet werden, wobei sie alle Teile des Netzes, die nicht den Sicherheits- und Attraktivitätsstandards entsprechen, ersetzen müssen.

Während sich der Ständerat in Sachen Sicherheit und Streckenführung der Velowege der strengeren Version des Nationalrates anschloss, konnte sich der Ständerat bei der Problematik des Ersatzes von alten Velowegen durchsetzen. Hierbei wurde festgelegt, dass zukünftig bei einem Ersatz das öffentliche Interesse und die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen.

Im Themenbereich «Kommunikation» stand der Mobilfunkstandard 5G und Protestaktionen dagegen im Zentrum. Auch verschiedene Berichte, ein neu geschaffenes NIS-Monitoring, eine umweltmedizinische Beratungsstelle, eine Harmonisierung im Vollzug sowie eine Intensivierung der Forschung – mit denen der Bundesrat den Ängsten in der Bevölkerung begegnen wollte – konnte die von Teilen der Bevölkerung empfundene **Skepsis gegen 5G** nicht gross mindern. Lanciert wurde auch die sogenannte Saferphone-Initiative, die tiefe Strahlengrenzwerte und eine grundsätzliche Versorgung von Wohn- und Geschäftshäusern mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erreichen wollte, aber im Dezember 2022 zurückgezogen wurde. Im Parlament scheiterten auch Standesinitiativen für ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes. Nach längeren Diskussionen erhöhte der Bundesrat im Dezember 2022 schliesslich die Hochbreitbandgeschwindigkeit in der Schweiz von 10 Mbit/S auf 80 Mbit/S.

Im Bereich des «Service public» stand schliesslich die **Post** aufgrund von Filialschliessungen und der Frage nach der Grundversorgung im Zentrum des Interesses.

Zu den Jahresrückblicken:

2020
2021
2022

Strassenverkehr

Im August 2020 reichte die KVF-NR eine Motion ein, um die **Reisebusbranche** zu unterstützen, welche angesichts der Covid-19-Pandemie in eine Existenzkrise geraten sei. Der Bundesrat solle daher analog zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs eine Vorlage erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste zu verhindern. Notwendig seien insbesondere Anpassungen an den bestehenden Bedingungen für die Covid-19-Kreditvergabe. So solle beispielsweise die maximale Kredithöhe von 10 auf 25 Prozent des Umsatzes angehoben werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er begründete dies mit den Massnahmen, die er bereits zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen getätigt hatte, beispielsweise bei der Kurzarbeit. Auf eine Branchenlösung für private Transportunternehmen, analog der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, wollte er verzichten. Die Reisebusbranche trage nicht im selben Ausmass zur Grundversorgung mit Mobilität für die Bevölkerung bei wie der öffentliche Verkehr.

MOTION
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der Motion. Bruno Storni (sp, TI) erläuterte im Namen der Kommission das Anliegen. Er wies darauf hin, dass es in der Tat schon Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft gebe. Diese spezifische Branche benötige aber noch mehr Hilfe, da sie sehr hohe Fixkosten habe, beispielsweise durch Leasing von Reisebussen. Wirtschaftsminister Parmelin argumentierte, dass mittlerweile im Rahmen des Covid-19-Gesetzes und der Covid-19-Härtefallverordnung Massnahmen für Härtefälle auf den Weg gebracht worden seien. Weitere Massnahmen seien nicht angebracht. Der Nationalrat sprach sich in der Abstimmung deutlich mit 141 zu 36 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) für die Annahme der Motion aus. Die ablehnenden Stimmen kamen mehrheitlich von der GLP und den Grünen.³

MOTION

DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die pandemiebedingten Schwierigkeiten der privaten **Reisebusbranche** standen im Zentrum einer Motion der KVF-NR, welche in der Frühjahressession 2021 vom Ständerat behandelt wurde. Die vom Nationalrat gutgeheissene Motion verlangte vom Bundesrat, eine Vorlage zu erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste in dieser Branche zu verhindern.

Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte für die Mehrheit der KVF-SR, dass die Kommission grosses Verständnis für das Anliegen habe. Das Parlament habe aber mittlerweile – die Motion wurde bereits im Sommer 2020 eingereicht – mit den Härtefallmassnahmen und der Covid-Gesetzgebung die Voraussetzungen geschaffen, um die betroffenen Branchen zu unterstützen.

Thierry Burkart (fdp, AG), seines Zeichens Zentralpräsident des ASTAG, erläuterte die Lage aus Sicht der Carunternehmungen. Die Branche stehe quasi am Abgrund. Die Gelder aus der Härtefallregelung kämen zu langsam und reichten nicht aus. Ausserdem seien sie von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Er sehe mit der Anpassung des Covid-19-Gesetzes in der Frühlingssession 2021 jedoch Licht am Horizont. Er sei guten Mutes, dass mit den darin enthaltenen Regulierung Abhilfe geschaffen werde, weshalb er seinen Minderheitsantrag auf Annahme der Motion zurückziehe. Anschliessend lehnte der Nationalrat die Motion stillschweigend ab.⁴

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 25.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ASTRA veröffentlichte im Sommer 2021 Zahlen zum Verkehrsaufkommen im von der **Corona-Pandemie** geprägten Jahr **2020**. Aufgrund der von den Behörden angeordneten Massnahmen (beispielsweise Homeoffice, Schliessung von Freizeitangeboten) gab es auf den Nationalstrassen deutlich **weniger Verkehr und weniger Stau** zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 18 Prozent ab; die Stautunden nahmen sogar um rund ein Drittel ab. Inzwischen haben der Verkehr und die Stautunden jedoch wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Um den Verkehr wieder flüssiger zu gestalten, plant das ASTRA die Umsetzung verschiedener Massnahmen. So werde beispielsweise das Verkehrsmanagement bei den Ein- und Ausfahrten der Nationalstrassen mit einer Regelung der Geschwindigkeit und einer so genannten Rampendosierung – der Steuerung des Verkehrsflusses durch ein Ampelsystem – verbessert. Zudem solle auch die Schnittstellenproblematik (insbesondere die Staufahrt) zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz entschärft werden, wie der Bundesrat bereits im Bericht in Erfüllung eines Postulates Burkart (fdp, AG) angekündigt hatte.⁵

Eisenbahn

Am 1. April 2020 trat **der neue CEO der SBB Vincent Ducrot** seine Stelle an. Im September 2019 hatte SBB-CEO Andreas Meyer seinen Rücktritt angekündigt, Anfang Dezember 2019 war Vincent Ducrot als sein designierter Nachfolger vorgestellt worden war. Ducrot hatte seine Karriere 1993 als Ingenieur bei der SBB begonnen und sich unter SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel bis zum Leiter des Fernverkehrs hochgearbeitet. Er hatte danach die Führung der Freiburger Verkehrsbetriebe übernommen, von wo er nun an die Spitze des grössten Schweizer Bahnunternehmens zurückkehrte.

Der neue CEO übernahm die Leitung der Bundesbahnen in ihrer grössten Krise: Aufgrund der Covid-19-Pandemie hatte die SBB den Fahrplan ausgedünnt, rund ein Viertel der Züge fielen aus. Die Passagierzahlen brachen um 80 bis 90 Prozent ein, rund 150'000 Generalabonnemente wurden vorübergehend hinterlegt – Ducrot mochte die finanziellen Einbussen der Krise für die SBB bei seinem Amtsantritt nicht quantifizieren.

ANDERES

DATUM: 01.04.2020
NIKLAUS BIERI

Angesichts der Folgen der Pandemie schienen die anderen Sorgen der SBB – Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit – aber geradezu zu verblassen.⁶

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR und die KVF-SR reichten im April respektive im Mai 2021 je eine identische **Motion zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** ein (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). Mit dem geforderten Nachtragskredit sollen die pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr abgemildert werden, stelle Letzterer doch trotz gesunkener Nachfrage «sein systemrelevantes Angebot im Binnenverkehr weiterhin zur Verfügung». Die beiden Motionen ergänzten die Motionen 21.3459 und 21.3593, die eine finanzielle Unterstützung für den Orts-, den touristischen sowie den Fernverkehr forderten und ebenfalls von den beiden Kommissionen eingereicht worden waren.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden Motionen zum Schienengüterverkehr. Der Ständerat nahm die Motion in der Sommersession 2021 stillschweigend an, nachdem Kommissionsprecher Zopfi (gp, GL) dargelegt hatte, dass im Schienengüterverkehr eine Verminderung des Angebots erfolgen könnte, wenn dieser Nachtragskredit nicht genehmigt würde. Dies wiederum könne zu Problemen bei der verladenden Wirtschaft führen. In derselben Session befasste sich auch der Nationalrat mit dem Vorstoss. Eine Minderheit der KVF-NR beantragte, die Motion abzulehnen. Benjamin Giezendanner (svp, AG) kritisierte im Namen der Minderheit, dass mit diesen Vorstössen der Güterverkehr subventioniert werden soll. Es sei falsch, Strukturert zu betreiben und SBB Cargo auf Kosten der Steuerzahlenden wettbewerbsfähig zu machen. Mit dieser Argumentation vermochte Giezendanner jedoch kaum über die SVP-Grenzen hinaus zu überzeugen. Die Motion wurde mit 132 zu 52 Stimmen – bei 3 Enthaltungen – angenommen.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang September 2021 sicherte der Bundesrat den SBB **finanzielle Unterstützung im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie** zu. Er wies dazu das EFD an, die Limite der SBB für Darlehen von CHF 750 Mio. auf CHF 950 Mio. zu erhöhen. Dadurch könne der Finanzierungsbedarf bis Ende 2021 abgedeckt werden. Für die darauf folgenden Jahre will der Bundesrat bis Ende 2021 eine Analyse mit «Varianten zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung des Unternehmens» erstellen.⁸

MOTION
DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In Zusammenhang mit der Beratung des zweiten Massnahmenpakets zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise wurden in der Wintersession 2021 zwei identische **Motionen der KVF-SR sowie der KVF-NR zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 abgeschrieben** (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594).⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beschloss Ende 2021 **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB**, um die Verschuldung, in die die SBB aufgrund des Vorgehens zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie geraten waren, zu mindern und ihre Rentabilität zu stärken. Das Massnahmenpaket beinhaltete Kostensenkungen seitens der SBB (jährlich zusätzlich CHF 80 Mio. ab 2024), eine Reduktion der Trassenpreise (d.h. der Preise für die Benutzung des Schienennetzes) im Fernverkehr sowie eine Überprüfung des geplanten Ausbaus der Infrastruktur.¹⁰

MOTION
DATUM: 16.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FK-SR reichte im Januar 2022 eine **Motion** ein, mit welcher sie den **SBB eine Finanzhilfe gewähren** wollte, damit diese ihre Investitionen trotz der Covid-19-Krise wie geplant tätigen kann. Die Kommission führte aus, dass die SBB stark von der Covid-19-Krise getroffen worden seien. Für 2021 und 2022 müsse mit grossen Defiziten gerechnet werden, obwohl bereits Finanzhilfen gewährt wurden. Diese Defizite stellten die Zukunft der SBB in Frage. Der Bundesrat müsse auch in diesen Krisenzeiten an den bereits geplanten Investitionen festhalten; langfristig seien diese von grossem Nutzen. Konkret müsse er die Finanzierung der Eisenbahnprojekte und -studien gemäss der im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 festgehaltenen Planung garantieren. Die Kommission spielte damit auf den Entscheid des Bundesrates an, unter anderem den geplanten Ausbau der Infrastruktur zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion; er vertrat die Ansicht, dass die gemäss STEP-Ausbauschritt 2035 geplanten Investitionen nicht gefährdet seien. Zwar werde im BIF aufgrund der tieferen Trassenpreise etwas weniger Geld zur Verfügung

stehen, der Bundesrat sei aber bereits daran, Ausgleichsmassnahmen zu erarbeiten. Mitte 2022 werde er die Vernehmlassung zu den notwendigen Gesetzesrevisionen starten.

In der Frühjahrssession 2022 wurde die Motion im Ständerat behandelt. Nachdem Johanna Gapany (fdp, FR) den Vorstoss vorgestellt hatte, erläuterte Peter Hegglin (mitte, ZG), weshalb seine Minderheit die Motion ablehnte. Er betonte, dass die SBB in die Erarbeitung der Beschlüsse des Bundesrates miteinbezogen worden seien und diese mitgetragen hätten. Nun gelte es, diese Beschlüsse umzusetzen; nur dadurch werde sich die finanzielle Lage der SBB längerfristig stabilisieren. Bei Annahme der Motion würde zwar die Verschuldung der SBB gesenkt, dies habe aber keine positiven Auswirkungen auf die «Gesundung der laufenden Rechnung, die weiterhin über Jahre stark negativ wäre». Nach einer intensiv geführten Diskussion nahm die kleine Kammer die Motion mit 27 zu 12 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP- und der Mitte-Fraktion.¹¹

MOTION

DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit der Motion der FK-SR nach einer **Finanzhilfe für die SBB**. Peter Schilliger (fdp, LU) beantragte im Namen der Mehrheit der FK-NR, die Motion abzulehnen. Ein erster Grund für die Ablehnung liege darin, dass die SBB keine sofortige Finanzspritze benötigten. Zweitens habe der Bundesrat zugesichert, dass die SBB ihre Nettoverschuldung bis ins Jahr 2030 aufgrund einer bundesrätlichen Vorlage zur Stärkung der Handlungsfähigkeit der SBB ausgleichen könnten. Schliesslich ziele diese Motion auf die Finanzen des BIF ab, dieser sei aber nicht dasselbe wie die SBB. Auch der Kommission sei es ein wichtiges Anliegen, dass die ausreichende finanzielle Ausstattung des BIF gesichert sei. Der Bundesrat habe indes bestätigt, dass «die Vergünstigung der Trassenpreise durch Direkteinlagen vom Bund in den Fonds voll kompensiert» würde. Felix Wettstein (gp, SO) bat den Rat im Namen der Kommissionsminderheit um Annahme der Motion. Diverse Infrastrukturprojekte seien aufgrund der Pläne des Bundesrates gefährdet; damit werde der Handlungsspielraum der SBB zu stark eingeengt. Finanzminister Maurer wiederum argumentierte, dass die Motion der FK-SR auf einem Missverständnis beruhe. Wie bereits von Peter Schilliger ausgeführt, dürfe man die SBB und die Infrastruktur nicht miteinander vermischen. Auch habe der Sprecher der Kommissionsmehrheit richtig ausgeführt, dass die fehlenden Gelder im BIF ausgeglichen würden. Maurer versicherte dem Rat, dass der STEP-Ausbau bis 2035 vollumfänglich realisiert werde. Die Worte des Finanzministers vermochten den Rat jedoch nicht zu überzeugen; mit 115 zu 64 Stimmen bei 7 Enthaltungen nahm er die Motion an. Gegen den Vorstoss votierten die SVP-Fraktion, etwa die Hälfte der FDP.Liberalen-Fraktion sowie einzelne Mitglieder der Mitte-Fraktion.¹²

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 19.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Infolge der überwiesenen Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Interventionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» beschloss der Bundesrat im Oktober 2022, die bereits im Dezember 2021 festgelegten **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB weitgehend beizubehalten, jedoch einzelne Elemente anzupassen**: Mit einem A-Fonds-Perdu-Beitrag des Bundes in der Höhe von rund CHF 1.25 Mrd. sollen die 2020-2022 eingefahrenen Verluste im Fernverkehr ausgeglichen werden. Zudem sollen die Finanzierungsinstrumente der SBB besser definiert werden. Ausserdem beabsichtige der Bundesrat, die für den Ausbau des Schienennetzes fehlenden Mittel des BIF gänzlich auszugleichen. Für die Umsetzung dieser Punkte sei eine Revision des SBB-Gesetzes sowie des Schwerverkehrsabgabegesetzes geplant. Mit diesen geplanten Massnahmen würden die SBB zusätzliche Beiträge von insgesamt rund CHF 3 Mrd. erhalten.¹³

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.

Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an.¹⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2020 legte der Bundesrat seine Botschaft zum **Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** vor, welches die Räte durch die Annahme der Motion 20.3151 in Auftrag gegeben hatten. Das Gesetz sieht Massnahmen im Umfang von rund CHF 700 Mio. vor, um die Einnahmeausfälle, die der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr aufgrund der coronabedingten Krise erlitten hat, abzufedern. Die Einnahmeausfälle waren einerseits auf die Empfehlungen der Behörden, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden, zurückzuführen. Andererseits produzierten viele Firmen und Betriebe weniger oder gar keine Güter mehr, die per Schiene hätten transportiert werden sollen. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen betreffen unter anderem den regionalen Personenverkehr, den Güterverkehr und den BIF.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession befassten sich sowohl Ständerat als auch Nationalrat mit dem **dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Die beiden Räte stimmten den von der Regierung vorgeschlagenen Hilfen zu und erweiterten diese noch auf den lokalen und den touristischen Verkehr sowie auf den Autoverlad von der Strasse auf die Schiene. Zuvor waren im Nationalrat Anträge seitens SVP gescheitert, den lokalen Verkehr sowie den Güterverkehr von der Unterstützung auszuschliessen. Ebenso verworfen wurde das Anliegen von SP und Grünen, auch dem Fernverkehr finanziell unter die Arme zu greifen. Die ursprünglich vom Bundesrat vorgesehenen CHF 700 Mio. wurden durch diese Entscheide des Parlaments auf rund CHF 900 Mio. aufgestockt.

Das Gesetz, welches bis Ende 2021 gelten soll, wurde von beiden Räten in je einer separaten Abstimmung für dringlich erklärt und in den beiden Schlussabstimmungen jeweils deutlich angenommen.¹⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 schrieben die beiden Räte die Motion «**Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht**» ab, da das Anliegen im Rahmen des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise erfüllt worden war.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zum **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025** in der Höhe von CHF 4352.2 Mio. Dieser Kredit lag damit rund CHF 250 Mio. höher als derjenige für die vergangene Vierjahresperiode. Mit den budgetierten Mitteln sollen beispielsweise Investitionen in das Rollmaterial getätigt oder der Ausbau von Angeboten finanziert werden. Die Kostenfolgen der Corona-Pandemie auf den regionalen Personenverkehr für den Zeitraum 2022–2025 werden gemäss Botschaft separat aufgearbeitet und waren folglich nicht Bestandteil dieser Vorlage.¹⁹

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April respektive im Mai 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR je eine gleichlautende **Motion betreffend die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Covid-19-Krise** ein (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593). Die Motionen forderten, dass der Bund dem gebeutelten öffentlichen Verkehr – namentlich in den Bereichen Fernverkehr, touristischer Verkehr und Ortsverkehr – für das Jahr 2021 wie schon im Vorjahr eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen solle. Dabei sollten die im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) für das Jahr 2020 beschlossenen Hilfen für den touristischen Verkehr und den Ortsverkehr auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden, während für den Fernverkehr eine neue Lösung gefunden werden müsse. In der nationalrätlichen Kommission hatte sich eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) gegen den Vorstoss ausgesprochen, aus der ständerätlichen Kommission gab es keinen Antrag auf Ablehnung.

Der Bundesrat stellte sich gegen die Motionen. Er argumentierte, dass grundsätzlich die Gemeinden und Kantone für den Ortsverkehr zuständig seien. Von diesem Prinzip sei man zwar im Vorjahr abgewichen, auf eine erneute Ausnahme solle nun aber verzichtet werden. Im Bereich des Fernverkehrs seien das UVEK und die EFV zudem bereits daran, geeignete Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB zu prüfen. Beim touristischen Verkehr schliesslich sei keine finanzielle Unterstützung angebracht.

Die beiden Räte diskutierten die Motionen in der Sommersession 2021. Der Ständerat nahm sie mit 36 zu 3 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Im Nationalrat, wo die Motion

zusammen mit der Motion der KVF-NR zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise behandelt wurde, argumentierten Kurt Fluri (fdp, SO) und Jon Pult (sp, GR) für die Kommission, dass die Transportunternehmen des Orts- und des touristischen Verkehrs teilweise keine Reserven mehr hätten und daher keine weiteren Ausfälle mehr verkraften könnten. Benjamin Giezendanner argumentierte im Namen der ablehnenden Minderheit, dass sich der Ortsverkehr und der touristische Verkehr von selber wieder erholen würden. Ausserdem sei es sinnvoll, wenn das Angebot im touristischen Verkehr nun etwas zurückgehe und sich damit Angebot und Nachfrage wieder einpendelten. Es könne nicht angehen, «dass man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert». Der Fernverkehr schliesslich könne sich auf seine Reserven stützen. Die Mehrheit des Nationalrates war aber anderer Ansicht und wollte die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Er nahm die Motion mit 134 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion sowie von einem FDP-Mitglied.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Herbstsession 2021 über den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**, für welchen der Bundesrat CHF 4.35 Mrd. veranschlagt hatte. Die KVF-NR hatte das Geschäft zuvor an zwei Sitzungen vorberaten, wonach Eintreten im Rat unbestritten war. Die Kommissionsmehrheit wollte die Vorlage des Bundesrates aber um einen Artikel ergänzen, der den Bundesrat dazu auffordert, im Jahr 2023 zu Händen der beiden Kommissionen und der Kantone darzulegen, ob aufgrund der Corona-Krise eine Finanzierungslücke besteht. Falls sich eine solche zeige, solle der Bundesrat einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit 2022–2025 beantragen. Dem gegenüber stand ein Minderheitsantrag Tuena (svp, ZH), welcher auf ebendiesen Artikel verzichten wollte, da der Bundesrat ohnehin jederzeit die Möglichkeit habe, einen Zusatzkredit vorzulegen. Zudem lagen zwei Minderheitsanträge aus der KVF-NR und ein weiterer Minderheitsantrag aus der FK-NR vor, welche die Vorlage ebenfalls beraten hatte. Ein zweiter Minderheitsantrag Tuena wollte die Höhe des Verpflichtungskredits um ca. CHF 250 Mio. kürzen; die Summe von CHF 4.1 Mrd. – dies entspricht der Höhe des Verpflichtungskredits für die Periode 2018–2021 – müsse in wirtschaftlich schwierigen Zeiten genügen. Der dritte Minderheitsantrag, der aus der Feder von Bruno Storni (sp, TI) stammte, wollte den Kredit hingegen auf CHF 4.44 Mrd. erhöhen. Dasselbe Ziel verfolgte auch der Minderheitsantrag Schneider Schüttel (sp, FR) aus den Reihen der FK-NR. Schneider Schüttel argumentierte, dass es eine Erhöhung erlaube, «auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren und vor allem – das ist für meine Minderheit besonders wichtig – die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs stärker zu unterstützen».

Der Nationalrat folgte der Mehrheit der KVF-NR in allen Punkten: Er fügte einen Artikel zu einem allfälligen Zusatzkredit ein und lehnte die Minderheitsanträge auf Kürzung oder Erhöhung des Kredits ab. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage deutlich mit 173 zu 3 Stimmen (4 Enthaltungen) an.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im November 2021 sein **zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Dieses soll dem öffentlichen Verkehr – wie schon im Jahr 2020 – auch im Jahr 2021 bei der Bewältigung der Folgen der Epidemie helfen. Der Bundesrat sieht gemäss Botschaft vor, neben dem Güterverkehr auch den Regional-, den Orts- sowie gewisse Teile des touristischen Verkehrs zu unterstützen. Dabei sind folgende Grundsätze vorgesehen: Bund und Kantone decken die im regionalen Personenverkehr im Jahr 2021 entstandenen Defizite nachträglich durch einen einmaligen Beitrag. Die Transportunternehmen müssen sich gemäss ihren jeweiligen finanziellen Möglichkeiten an diesen Kosten beteiligen. Beim Orts- und beim touristischen Verkehr sollen dieselben Kriterien gelten wie im Vorjahr. Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat die Motionen der KVF-SR und der KVF-NR zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs zur Abschreibung.

Die Bundesbeiträge von insgesamt CHF 215 Mio. (Regionaler Personenverkehr: CHF 150 Mio.; Ortsverkehr: CHF 50 Mio.; touristisches ÖV-Angebot: CHF 15 Mio.) sollen dem Parlament im Rahmen der dritten Nachmeldung zum Voranschlag 2022 unterbreitet werden. Den Kredit für den Schienengüterverkehr in der Höhe von CHF 25 Mio. hatte der Bundesrat bereits mit dem Nachtrag II zum Voranschlag 2021 beantragt.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beriet in der Wintersession 2021 den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**. Olivier Français (fdp, VD) stellte die Vorlage vor, die in der kleinen Kammer unumstritten war. Er wies auf die Bedeutung des regionalen Personenverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin, sichere dieser doch auf über 1'400 öffentlichen Verkehrslinien die täglichen Fahrten von rund 2.5 Millionen Menschen. Er bat sodann im Namen der KVF-SR, auf die Vorlage einzutreten und diese gemäss dem Beschluss des Nationalrates anzunehmen. Die kleine Kammer kam diesem Ansinnen nach und sprach sich einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.²³

MOTION
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beschlossen in der Wintersession 2021 bei den Beratungen zum zweiten Massnahmenpaket zur **Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** die **Abschreibung zweier identischer Motionen** (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593), die eine solche Unterstützung gefordert hatten und von den Räten in der Sommersession 2021 angenommen worden waren.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beugten sich in der Wintersession 2021 über das **zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Im **Nationalrat** lag ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor. Benjamin Giezendanner (svp, AG) erläuterte für diese Minderheit, dass ihm vor allem die geplante weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ein Dorn im Auge sei. Hier gehe es nicht mehr darum, Covid-19-bedingte Ausfälle auszugleichen, sondern darum, «strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo». Der Nationalrat lehnte den Nichteintretensantrag der Minderheit jedoch ab. Ebenso erging es weiteren Minderheitsanträgen von linker und rechter Seite, welche eine Fortführung der Unterstützungsmassnahmen bis mindestens Ende 2022 (Pult; sp, GR) respektive eine kürzere Dauer der Unterstützung des touristischen Verkehrs (Giezendanner) verlangt hatten. Angenommen wurde hingegen ein weiterer Antrag Giezendanner, wonach die Betreiber touristischer Angebote zuerst alle Reserven aufbrauchen müssen, bevor sie Unterstützungsleistungen erhalten. Einstimmig angenommen wurde auch ein Antrag Romano (mitte, TI), die Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 131 zu 47 Stimmen bei 7 Enthaltungen deutlich an. Lediglich in der SVP-Fraktion gab es eine Nein-Mehrheit.

Der **Ständerat** befasste sich rund eine Woche später mit der Vorlage und folgte dem Nationalrat in fast allen Punkten. Einzig zu den Reserven der Betreiber touristischer Angebote vertrat die kleine Kammer eine andere Meinung. Sie entschied, dass diese Anbieter bereits Unterstützung erhalten sollen, wenn die Ausfälle grösser sind als ein Drittel der zwischen 2017 und 2019 gebildeten Reserven.

Diese Differenz konnte bereits zwei Tage später behoben werden, als der Nationalrat der Version des Ständerates folgte. Die beiden Räte stimmten der Vorlage in den **Schlussabstimmungen** deutlich zu. Die grosse Kammer tat dies mit 145 zu 44 Stimmen bei 6 Enthaltungen, die kleine Kammer mit 40 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.²⁵

Luftfahrt

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.04.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April und Mai 2020 gab es eine ausführliche mediale Berichterstattung zur geplanten **staatlichen Hilfe für die Schweizer Luftfahrtbranche**, welche aufgrund der Coronakrise fast zum Erliegen gekommen war. Diese Debatte in den Zeitungen entwickelte sich parallel zum bundesrätlichen Vorschlag und den parlamentarischen Diskussionen zu ebendiesem Thema. Die Zeitungen waren sich weitgehend einig, dass der Schweizer Luftfahrtbranche mit einem Kredit geholfen werden müsse. Die Frage war aber, zu welchen Bedingungen. So forderte etwa die Sonntagszeitung, dass der Bund spätestens dann von diesem Geschäft profitieren solle, wenn die SWISS-Airline wieder Gewinne abwerfe. Der Tagesanzeiger berichtete unterdessen von Plänen der Grünen Partei, die Hilfen an umweltpolitische Bedingungen zu knüpfen. Zudem hatten sich bereits linke und grüne Organisationen und Parteien in einem offenen Brief an den Bundesrat gewandt, in welchem sie unter anderem forderten, dass jegliche staatliche Unterstützung an klimapolitische Bedingungen geknüpft werden müsse, wie der Tagesanzeiger berichtete. Dabei war dem Genfer FDP-Politiker Bertrand Reich die Unterschrift der Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp, GE) ein Dorn im Auge. In der Tribune de Genève wurde er dahingehend zitiert, dass es für eine Ständerätin nicht üblich sei, ausserhalb des institutionellen politischen Rahmens Druck auszuüben. Eine

Kommentatorin in Le Temps war hingegen der Ansicht, dass auch eine Ständerätin eines Kantons mit einem wichtigen Flughafen das Recht habe, sich zu der vorgesehenen staatlichen Unterstützung der Luftfahrtbranche kritisch zu äussern.

Am 8. April 2020 folgte die Ankündigung des Bundesrates, dass er der Luftfahrtbranche subsidiär mit Krediten unter die Arme greifen wolle, aber nur, wenn die Firmen bereits alle möglichen Sparmassnahmen umgesetzt hätten. Zudem müssten künftige Erträge zuerst für die Begleichung des Kredits aufgewendet werden und es dürften keine Gelder ins Ausland fliessen. Der Tagesanzeiger stimmte hier den Anliegen der linksgrünen Kreisen zu und monierte, dass der Bundesrat eine Chance verpasst habe, indem er die Unterstützung nicht an klimapolitische Bedingungen geknüpft habe. Weniger skeptisch äusserte sich hingegen Klimaforscher Reto Knutti im Sonntagsblick. Er war der Ansicht, dass bei dieser Hilfe nicht Klimapolitik betrieben werden solle. Letztere müsse breit getragen werden und solle nicht in einem Notgesetz, das wieder ausläuft, geregelt werden. Die linke Wochenzeitung fand es hingegen grundsätzlich keine gute Idee, die Luftfahrtbranche zu unterstützen, und plädierte für deren generelle Schrumpfung.

Als Ende April 2020 die bundesrätliche Botschaft eröffnete, dass der Bund die betroffenen Fluggesellschaften und Firmen mit Krediten in der Höhe von CHF 1.9 Mrd. zu unterstützen gedenke, wurde dies erneut ähnlich kommentiert. Ein Kommentator in der Sonntagszeitung forderte zudem, dass sich die SWISS das Geld von ihren Aktionären und Aktionärinnen mittels Kapitalerhöhung beschaffen und nicht den Staat um Unterstützung bitten solle. Der Tagesanzeiger meldete kurz vor Beginn der Parlamentsdebatte, dass auch die EFK am Entscheid des Bundesrates heftige Kritik geübt habe. Dieser habe es versäumt, zu regeln, wie die Bedingungen, unter welchen die Kredite vergeben werden, kontrolliert werden können. Ständerätin Mazzone kritisierte in Le Temps denn auch, dass dem Parlament kaum Zeit geblieben sei, dieses Gesetz zu studieren und zu beraten, es sei hier lediglich um ein Durchwinken gegangen. Im Rahmen der Debatte zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020 versuchten linke Minderheiten folglich noch einmal, die Unterstützung der Luftfahrtbranche an verschiedene klimapolitische Anliegen zu knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Das Parlament lehnte diese Bedingungen aber allesamt ab und hiess den Vorschlag des Bundesrates gut.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.04.2020
NIKLAUS BIERI

Ende April verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft für eine **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der Covid-19-Krise** an das Parlament. Der Flugverkehr und die Flughäfen waren von den Einschränkungen während der Covid-19-Pandemie besonders betroffen. Der Bundesrat betonte die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und seine Absicht, sowohl Flugunternehmen, als auch Landesflughäfen und Flugplatzunternehmen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung zu unterstützen, damit diese wirtschaftlich zentrale Infrastruktur nicht zugrunde gehe.

Der Bundesrat wollte das Luftfahrtgesetz mit einem zusätzlichen Artikel 102a so ergänzen, dass der Bund sich vorübergehend an Unternehmen der Luftfahrt und der Flugplätze beteiligen oder diesen Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren darf. Als Bedingung für die Ausrichtung von Finanzhilfen müssen diese gemäss der Gesetzesänderung ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz eingesetzt werden. Die Gesetzesänderung soll sogleich nach der Verabschiedung durch das Parlament in Kraft treten, aber nur befristet bis Ende 2025 gelten.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.05.2020
NIKLAUS BIERI

Am 4. Mai 2020 beriet der Ständerat als Erstrat über die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Eintreten war unbestritten, es gab aber Minderheitsanträge: Eine Minderheit Mazzone (gp, GE) verlangte, dass der Bund nur dann Beiträge oder Darlehen gewähren soll, wenn sich die Flugunternehmen verpflichten, auf den gewerbmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, wenn eine Zugverbindung mit einer Fahrzeit von weniger als drei Stunden besteht. Eine Minderheit Zopfi (gp, GL) wollte einen Passus aufnehmen, nachdem die Rückzahlung erhaltener Unterstützung fällig wird, sobald die Anzahl der Luftbewegungen wieder bei 80 Prozent des Niveaus von vor der Unterstützung liegt. Die beiden klimapolitisch motivierten Anträge stiessen bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga auf Verständnis, trotzdem beantragte sie deren Ablehnung. An Ständerätin Mazzone gerichtet erklärte die Verkehrsministerin, die Inlandverbindung zwischen Genf und Zürich sei 1998 – als sich die Swissair aus Genf zurückzog – vom Kanton Genf explizit gewünscht worden. Auch wenn unklar sei, ob der

Kanton diese Verbindung immer noch wünsche: Eine solche Änderung sollte nicht in einer dringlichen Sitzung diskutiert, sondern zuerst in die Vernehmlassung geschickt werden. Auch der Vorschlag Zopfi gehöre zuerst in eine Vernehmlassung. Weiter mahnte Bundesrätin Sommaruga: «Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d.h. im CO₂-Gesetz.» Die beiden Minderheitenanträge wurden deutlich verworfen. Ferner verlangte ein Einzelantrag von Carlo Sommaruga (sp, GE), dass die Landesflughäfen bezüglich der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen gleich behandelt werden. Die Verkehrsministerin begegnete diesem Antrag mit der Zusicherung, dass die Gleichbehandlung der Landesflughäfen sowie der ansässigen Unternehmen vom Bundesrat «wirklich genau so gemeint» sei und durchgesetzt werde, auch wenn sie im Gesetzestext nicht explizit genannt sei. Auch der Antrag Sommaruga wurde abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen (2 Enthaltungen) angenommen.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.05.2020
NIKLAUS BIERI

Einen Tag, nachdem der Nationalrat im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.85 Mrd. für die Luftfahrt gesprochen hatte, beriet die grosse Kammer am 5. Mai 2020 als Zweirat die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Ein Minderheitsantrag Schlatter (gp, ZH) beantragte Nichteintreten. Es sei unanständig, dem Parlament eine solche Vorlage in dieser Art und Weise vorzulegen: Sie hätte Informationen über die Verhandlungen mit der Flugbranche den Medien entnehmen müssen und für eine anständige Vorbereitung des Geschäfts sei keine Zeit geblieben, begründete Nationalrätin Schlatter ihren Antrag. Der Rat trat mit 163 zu 28 Stimmen (5 Enthaltungen) dennoch auf die Vorlage ein. Die Fraktion der Grünen lehnte Eintreten geschlossen ab und erhielt Sukkurs von einer Stimme aus der SP.

Mit einer regelrechten Flut von Anträgen versuchten Parlamentsmitglieder der SP und Grünen in der Detailberatung, Klima-, Umwelt- und Lärmschutzanliegen einzubringen. So etwa sollten beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft werden dürfen, die bezüglich Emissionen auf dem neusten Stand der Technik seien; der gewerbsmässige Personentransport zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz sollte grundsätzlich verboten werden; Betriebskonzessionen für Flughäfen sollten nur vergeben werden können, wenn diese eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhielten, oder Flughäfen sollten mit einem Ausbaustopp belegt werden, bis der CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs auf einen Drittel des Referenzjahrs 2018 gesunken sei. All diesen und weiteren ähnlichen Anträgen war kein Erfolg beschieden: Bürgerliche und Mitteparteien folgten dem Bundesrat und wiesen darauf hin, dass diese dringliche Änderung nicht der Ort sei, um diese Anliegen einzubringen. Eingang in die Vorlage fanden jedoch zwei Ergänzungen, die gegenüber der bundesrätlichen Fassung noch stärker betonten, dass der Bundesrat für jede Gewährung von Hilfe hinreichende Sicherheiten einzufordern habe.

Gegen den Widerstand von Grünen und SP nahm der Nationalrat die Vorlage mit 133 gegen 60 Stimmen (3 Enthaltungen) an.

Am Nachmittag des gleichen Tages beriet der Ständerat die Differenzen. Über Mittag hatte die KVF-SR getagt, um ihrem Rat einen Antrag bezüglich der Differenzen stellen zu können. Die Kommission stimmte in der ersten Differenz dem Nationalrat zu, schlug aber in der zweiten Differenz die Streichung eines Satzes und die Umformulierung eines weiteren Satzes vor: Dies, um den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Gewährung von Unterstützung bei aller Vorsicht nicht zu stark einzuschränken. Der Rat folgte diesen Anträgen der Kommission und spielte damit den Ball zurück an den Nationalrat, der noch am selben Nachmittag erneut über die Vorlage beriet.

Im Nationalrat war die Formulierung des Ständerats unbestritten, die Vorlage war damit bereinigt.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Am 6. Mai 2020 beschlossen die Räte die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Nachdem sie am Vortag die wenigen Differenzen bereinigt hatten, stimmten beide Kammern noch über die Dringlichkeitsklausel ab und nahmen die Vorlage in den Schlussabstimmungen an. Im Ständerat war die Vorlage unbestritten: Sowohl die Annahme der Dringlichkeitsklausel als auch die Schlussabstimmung fielen einstimmig aus. Im Nationalrat wehrten sich die Fraktionen der Grünen und der SP gegen die Vorlage, unterlagen aber bei 150 gegen 30 Stimmen (3 Enthaltungen) bei der Dringlichkeitsklausel und mit 128 gegen 61 Stimmen (1 Enthaltung) in der Schlussabstimmung, wo sich auch 7 Mitglieder der SVP zu den Gegnern der Vorlage gesellten.³⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Zuge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie kam es im Februar 2021 zur **Kündigung des GAV der Pilotinnen und Piloten der Fluggesellschaft Swiss** per 31. März 2021 mit einer Frist von zwölf Monaten. Wie die Medien berichteten, konnten sich der Swiss-Konzern auf der einen Seite und die Pilotengewerkschaft Aeropers auf der anderen Seite nicht über ein Massnahmenpaket zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie einigen, woraufhin die Swiss den laufenden Gesamtarbeitsvertrag gekündigt habe. Die Swiss erläuterte in ihrer Medienmitteilung, dass Aeropers nicht bereit gewesen sei, «dieser Krise angemessene Beiträge zuzusichern». Swiss-Operativchef Thomas Frick fügte in der Sonntagszeitung an, dass die Swiss in diesem unsicheren Umfeld mehr Spielraum brauche und daher ein flexiblerer GAV geschaffen werden müsse. Aeropers widersprach dieser Sichtweise und argumentierte in ihrer Pressemitteilung, dass die Gewerkschaft der Pilotinnen und Piloten zu weitreichenden Zugeständnissen bereit gewesen sei. Die Swiss habe jedoch nicht den Eindruck gemacht, als sei sie an einer sozialpartnerschaftlichen Lösung interessiert. Kilian Kraus, Präsident von Aeropers, bezeichnete die Kündigung durch die Swiss als Fehlentscheid und argumentierte, dass die Swiss «Forderungen zu GAV-Elementen [stelle], die ihr schon seit vielen Jahren ein Dorn im Auge sind. Es geht der Swiss nicht um die Bewältigung der Krise, sondern um eine generelle Herabstufung der Arbeitsbedingungen». Beide Seiten sicherten jedoch zu, weiter verhandeln zu wollen, um einen neuen GAV abzuschliessen.³¹

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **finanzielle Sicherung der Regionalflugplätze** stand im Mittelpunkt einer im Dezember 2020 eingereichten Motion von Ständerat Benedikt Würth (mitte, SG). Würth forderte, dass der Bundesrat die entsprechenden Gesetzesgrundlagen anpasst, damit die finanzielle Unterstützung der Regionalflugplätze gesichert bleibt. Bis Ende 2016 seien die Bundesbeiträge an die Regionalflugplätze via Skyguide ausgerichtet worden. Seit 2017 gebe es eine befristete direkte Bundesfinanzierung, die jedoch nur temporärer Natur sei. Würth erläuterte, dass er mit seiner Motion die Rechtsgrundlagen bereinigen wolle, damit eine dauerhafte Finanzierung geschaffen werde und die Regionalflughäfen eine gewisse Planungs- und Finanzierungssicherheit erhielten. Dies sei in der aktuellen Krise besonders wichtig. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Der Ständerat behandelte das Geschäft in der Frühjahressession 2021. Nachdem Würth noch einmal die wichtigsten Punkte herausgestrichen hatte, nahm die kleine Kammer die Motion stillschweigend an.³²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 bestätigte der Bundesrat in einer Medienmitteilung seinen knapp ein Jahr zuvor gefällten Entscheid, die Flugsicherungsgesellschaft **Skyguide aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Krise auch im Jahr 2021 zu unterstützen**.

Im Vorjahr hatte er mit einer Nachmeldung zum Voranschlag 2021 beantragt, Skyguide 2021 mit CHF 250 Mio. unter die Arme zu greifen, allerdings müsse noch geprüft werden, ob der gesamte Betrag benötigt werde und ob nicht ein Teil davon als Darlehen zur Verfügung gestellt werden sollte. Nun kam er zum Schluss, die gesamte Summe als Darlehen zu sprechen. Der Bundesrat kündigte zudem an, im Rahmen des Voranschlags 2022 weitere Mittel in der Höhe von CHF 100 Mio. zu beantragen; auch bei diesen Mitteln solle der konkrete Bedarf jedoch noch einmal geprüft werden. Des Weiteren verwies der Bundesrat darauf, dass Skyguide weiterhin in der Pflicht stehe, Sparmassnahmen vorzulegen sowie einen Plan zu erarbeiten, wie das Rentenalter der Fluglotsinnen und Fluglotsen von heute 56 auf mindestens 60 Jahre erhöht werden könne.³³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 02.08.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer und Herbst 2022 erreichte die mediale Berichterstattung rund um die **Swiss** und deren Personal einen Höhepunkt. Währenddem die Schweizer Flugbranche im Vergleich zu anderen Ländern die Sommerferien 2022 und die nach der Covid-19-Krise wieder stark gestiegene Nachfrage nach Flugreisen relativ gut meistern konnte, wurde im August publik, dass ein Vorschlag der Swiss für einen neuen GAV für die Pilotinnen und Piloten von der Gewerkschaft Aeropers zurückgewiesen wurde. Der alte Vertrag war bereits im Frühling 2022 ausgelaufen und konnte seither nicht erneuert werden. Während gemäss Swiss-Geschäftsleitungsmitglied Oliver Buchhofer der vorgeschlagene GAV ein Kompromiss gewesen wäre, der auch die Interessen von Aeropers widerspiegelt hätte und «für die kommenden vier Jahre vertragliche Stabilität in einem sehr volatilen Airline-Umfeld geboten» hätte, forderte Aeropers, dass die Pilotinnen und Piloten

stärker vom wieder stabiler gewordenen Geschäftsumfeld profitieren können. Wie die NZZ berichtete, habe der GAV unter anderem gar Einbussen bei der variablen Vergütung der Pilotinnen und Piloten vorgesehen. In der Folge lehnten über 80 Prozent der Aeropers-Mitglieder den GAV ab.

Während die Verhandlungen über den GAV weiter liefen, wurde in der Presse darüber berichtet, dass die Swiss für ihren Winter-Flugplan auf Flugzeuge und Besatzung der Air Baltic zurückgreifen werde, um den «Flugplan zu stabilisieren». Die Gewerkschaften Aeropers, Kapers (Kabinenpersonal) und weitere Gewerkschaften und Organisationen warfen der Swiss in einem Schreiben vor, damit Lohndumping zu betreiben, und protestierten gegen dieses so genannte Wet-Leasing. Die Gewerkschaften warfen dem Swiss-Management vor, die Personal-Engpässe zu lange vernachlässigt zu haben. In die gleiche Kerbe schlug auch der Tages-Anzeiger, welcher kritisierte, dass die Swiss in der Covid-19-Krise viel Personal entlassen habe, das auch in Kurzarbeit hätte geschickt werden können. Nun gebe es stattdessen viel ausgelaugtes Flugpersonal und einen unrealistischen Flugplan. Die Swiss hingegen konterte, dass die Kooperation mit Air Baltic dazu beitrage, das eigene Kabinenpersonal zu entlasten.

Nach weiteren Verhandlungen schlug Aeropers sodann Mitte September ein weiteres GAV-Angebot aus. Die Gewerkschaft warf der Swiss vor, eine Verbesserung der Planbarkeit des Soziallebens zu verhindern und den Pilotinnen und Piloten faktisch den Lohn zu kürzen. Wie die Medien berichteten, fand Ende September sogar ein Protestmarsch des Cockpit-Personals zum Hauptsitz der Swiss in Kloten statt.

Ende Oktober 2022 konnten sich die Swiss und Aeropers schliesslich doch noch einigen. Gemäss Medienmitteilung von Aeropers beinhaltet der neue GAV Verbesserungen bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie einen fairen Teuerungsausgleich. Der neue GAV wurde sodann von einer grossen Mehrheit der Aeropers-Mitglieder gutgeheissen und trat auf den 1. Januar 2023 in Kraft.³⁴

Post und Telekommunikation

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Christoph Clivaz (gp, VS) forderte den Bundesrat im Mai 2020 auf, die **Strategie «Digitale Schweiz» aufgrund der Erfahrungen durch das Coronavirus** zu überarbeiten. Im Bericht seien die Chancen und Risiken der vermehrten Nutzung der digitalen Hilfsmittel aufzuzeigen. Dabei sei das Augenmerk insbesondere auf die Bereiche Bildung, Arbeit, Gesundheit und Datenschutz zu legen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Herbstsession 2020 vom Nationalrat stillschweigend angenommen.³⁵

BERICHT
DATUM: 20.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2022 publizierte der Bundesrat einen kurzen **Bericht in Erfüllung des Postulats Clivaz** (gp, VS) zur Aktualisierung der «Strategie Digitale Schweiz» aufgrund der Erfahrungen mit der Covid-19-Krise. Im Postulat wurde verlangt, die Chancen und Risiken der Nutzung digitaler Hilfsmittel im Beruf und im privaten Rahmen in den Bereichen «Familienleben und Telearbeit», «digitale Bildung», «Datenschutz und Privatsphäre», «Datennetzwerke» und «Bildschirmarbeit» aufzuzeigen. Der Bundesrat erläuterte im Bericht, dass all diese Forderungen des Postulats mit der aktualisierten Strategie, die er gleichentags beschloss, abgedeckt und damit erfüllt würden. So wurde etwa die Forderung von Clivaz, dass die Digitalisierung der Bildung so ausgestaltet sein müsse, dass Kompetenzen und Sinn für Kritik gestärkt würden, angegangen, indem das SBFI einen Aktionsplan mit dem Titel «Digitalisierung im BFI-Bereich in den Jahren 2019–2020» erarbeitete. Dieser verfolgte das Ziel, die digitalen Kompetenzen in den Bereichen Bildung und Forschung zu stärken und damit dafür zu sorgen, dass die Schweiz weiterhin eine Spitzenposition bei der Entwicklung und Anwendung digitaler Technologien einnimmt. In der Folge wurden die im Aktionsplan erarbeiteten Massnahmen in die BFI-Botschaft 2021–2024 integriert und würden nun von den entsprechenden Akteuren weitergeführt. Zudem würden auf allen Ebenen des Schweizer Bildungssystems digitale Kompetenzen in den Unterricht integriert. Gemessen werden könne der Erfolg dieser Massnahmen aufgrund der beiden Messgrössen «Anteil der Bevölkerung mit erweiterten digitalen Kompetenzen» sowie «Anteil IKT-Spezialistinnen und -Spezialisten auf dem Schweizer Arbeitsmarkt», die im Wirkungsbereich «Bildung und Kompetenzen» in der aktualisierten «Strategie Digitale Schweiz» aufgeführt sind. Auch in allen vier anderen Bereichen verwies der Bundesrat auf laufende Arbeiten. Beim Thema Telearbeit habe das SECO beispielsweise eine Empfehlungsbroschüre für Arbeitgebende herausgegeben, im Bereich des Datenschutzes bestehe eine nationale Strategie zum Schutz vor Cyberrisiken, die Datennetzwerke würden mit einer schnelleren Grundversorgung gestärkt und die

negativen körperlichen Folgen von Bildschirmarbeit würden etwa mit der Strategie Gesundheit2030 angegangen. Der Bundesrat war deshalb der Ansicht, dass die aktualisierte Strategie des Bundes und die «Aktivitäten der federführenden Organisationen» die Forderungen des Postulats erfüllt hätten und kein weiterer Handlungsbedarf bestehe.³⁶

POSTULAT
DATUM: 12.06.2023
MARCO ACKERMANN

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2022 einen Bericht zum Thema «**Strategie <Digitale Schweiz 2023> – Aktualisierung nach dem Coronavirus**» präsentiert hatte, beantragte er im Rahmen der Botschaft über Motionen und Postulate der eidgenössischen Räte im Jahr 2022 die Abschreibung des entsprechenden Postulats Clivaz (gp, VS). Im Juni 2023 folgte der Nationalrat diesem Antrag und schrieb das Anliegen ab.³⁷

-
- 1) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation
 - 2) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation
 - 3) AB NR, 2020, S. 2620 f.
 - 4) AB SR, 2021, S. 155 ff.
 - 5) Medienmitteilung ASTRA vom 25.6.21
 - 6) AZ, 10.12.19; 24H, Blick, CdT, TA, 11.12.19; AZ, 1.4.20; AZ, Blick, Lib, 2.4.20
 - 7) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 631 f.
 - 8) Medienmitteilung Bundesrat vom 1.9.21
 - 9) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
 - 10) Medienmitteilung Bundesrat vom 17.12.21
 - 11) AB SR, 2022, S. 199 ff.
 - 12) AB NR, 2022, S. 1279 ff.
 - 13) Medienmitteilung BR vom 19.10.22
 - 14) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.
 - 15) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bli, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20
 - 16) BBI 2020, S. 6713 ff.
 - 17) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
 - 18) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
 - 19) BBI 2021, 1483
 - 20) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 630 f.
 - 21) AB NR, 2021, S. 2051 ff.
 - 22) BBI 2021, 2614
 - 23) AB SR, 2021, S. 1102 ff.
 - 24) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
 - 25) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB NR, 2021, S. 2461 ff.; AB NR, 2021, S. 2530; AB NR, 2021, S. 2757; AB SR, 2021, S. 1229 ff.; AB SR, 2021, S. 1347; AB SR, 2021, S. 1445
 - 26) TA, 1.4., 3.4.20; AZ, TA, 4.4.20; SoZ, 5.4.20; LT, 6.4.20; NZZ, 7.4.20; TA, 8.4.20; AZ, Blick, NZZ, TA, WoZ, 9.4.20; So-Bli, 12.4.20; TG, 14.4.20; LT, 15.4.20; NZZ, 17.4.20; LT, TA, 21.4.20; So-Bli, 26.4.20; TA, 28.4.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 30.4.20; TA, 2.5.20; SoZ, 3.5.20; AZ, TA, 4.5.20; AZ, LT, NZZ, 5.5.20; TA, 6.5.20; NZZ, TA, 8.5.20; AZ, 11.5.20
 - 27) BBI, 2020, S. 3667 ff.; AZ, CdT, LT, NZZ, 30.4.20
 - 28) AB SR, 2020, S. 200 ff.
 - 29) AB NR, 2020, S. 451 ff.; AB NR, 2020, S. 521; AB SR, 2020, S. 253 ff.
 - 30) AB NR, 2020, S. 531; AB NR, 2020, S. 545; AB SR, 2020, S. 255; AB SR, 2020, S. 270
 - 31) Medienmitteilung Aeropers vom 6.2.21; Medienmitteilung SWISS vom 6.2.21; CdT, NZZ, TA, 8.2.21; AZ, 12.2., 13.2.21; SoZ, 14.2.21
 - 32) AB SR, 2021, S. 267
 - 33) Medienmitteilung Bundesrat vom 30.6.21
 - 34) Medienmitteilung Aeropers vom 16.1.23; Medienmitteilung Aeropers vom 24.10.22; NZZ, 2.8.22; NZZ, WOZ, 4.8.22; Blick, NZZ, TA, 5.8.22; AZ, Blick, 6.8.22; TA, 18.8.22; NZZ, 20.8.22; SoZ, 21.8.22; TA, 22.8.22; Lib, NZZ, TA, 17.9.22; NZZ, 23.9.22; AZ, Blick, 28.9.22; Blick, TA, 30.9.22
 - 35) AB NR, 2020, S. 1896
 - 36) Bericht BR vom 16.12.22
 - 37) BBI 2023 870 (S. 3)