

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Engler, Stefan (mitte/centre, GR) SR/CE
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
Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2021 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	11
Post und Telekommunikation	11

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
PostCom	Eidgenössische Postkommission
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
CST	Cargo sous terrain
Swissgrid	Schweizer Übertragungsnetzbetreiberin

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PostCom	Commission fédérale de la poste
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
ASTAG	Association suisse des transports routiers
CST	Cargo sous terrain
Swissgrid	Gestionnaire du réseau de transport d'électricité suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **politische Steuerung und die Oberaufsicht über Unternehmen mit einem Grundversorgungsauftrag** standen im Mittelpunkt einer von der KVF-SR im November 2020 eingereichten Motion. Die Kommission forderte den Bundesrat dazu auf, ein eigenes Gesetz für die Betriebe des Service Public – namentlich für SBB, Swisscom, Schweizerische Post, Skyguide und das öffentliche Radio und Fernsehen – zu schaffen. Mit den geltenden separaten Gesetzgebungen für die einzelnen Unternehmen seien einige gewichtige Fragen, beispielsweise betreffend des Zielkonflikts zwischen Gewinnstreben und Gemeinwohl, noch ungenügend geregelt.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er war der Ansicht, dass dem Anliegen im Rahmen der geltenden Regelungen bereits entsprochen werde und das Parlament über geeignete Möglichkeiten verfüge, sich einzubringen. Er sehe daher keinen Mehrwert in einem neuen Gesetz.

Die kleine Kammer beugte sich in der Frühjahrsession 2021 über die Motion. Die das Wort ergreifenden Kantonsvertreterinnen und -vertreter Stefan Engler (mitte, GR), Eva Herzog (sp, BS) sowie Daniel Fässler (mitte, AI) sprachen sich dabei allesamt für die Annahme der Motion aus. Zu klären seien insbesondere Fragen rund um «Staatsleistungen und Markt, von Liberalisierung, von Privatisierung und Subventionen» (Engler). Ebenso müssten Gewinnverbote, Dividendenvorgaben und Lohnbeschränkungen diskutiert werden. Nicht zu vernachlässigen seien auch Fragen rund um die Aufsicht über die Betriebe und die Rolle des Parlaments, welches die Oberaufsicht über die Bundesverwaltung und den Bundesrat ausübe. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass es nicht sinnvoll sei, diese Bereiche jeweils nur anhand von Einzelereignissen – genannt wurde insbesondere die Postauto-Affäre – zu diskutieren. Es gehe vielmehr darum, eine Übersicht zu schaffen und wichtige Grundsätze festzulegen. Daher sei eine Mantelgesetzgebung notwendig, welche die Spezialgesetzgebungen für die einzelnen Konzerne ergänzt. Verkehrs- und Kommunikationsministerin Sommaruga zeigte in ihrem Votum Verständnis für das Anliegen der Motion. Sie wies aber darauf hin, dass es sehr schwierig werde, eine solche Mantelgesetzgebung zu erstellen, da die verschiedenen betroffenen Betriebe des Service public sehr unterschiedlich ausgerichtet seien. In der anschliessenden Abstimmung votierte eine deutliche Mehrheit des Ständerats für die Annahme der Motion (34 zu 8 Stimmen).¹

Verkehrspolitik

BUNDESRAATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Ständerat** als Erstrat über das **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Er stimmte dabei im Grossen und Ganzen der Vorlage des Bundesrates zu, wich aber in einigen wenigen Punkten von der bundesrätlichen Version ab.

Die Eintretensdebatte war geprägt von lobenden Worten seitens der Bürgerlichen für das geplante Projekt «Cargo sous terrain» (CST), wobei der Ständerat ja nur über die dafür nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu befinden hatte. Das Projekt wurde als «innovativ» (Wicki (fdp, NW), Engler (mitte, GR), Knecht (svp, AG)), «exzellent» (Français (fdp, VD)) und «historisch» (Bischof (mitte, SO)) bezeichnet – die übrigen Fraktionen blieben in der Eintretensdebatte ohne Wortmeldungen. Verkehrsministerin Sommaruga würdigte das Projekt ebenfalls und unterstrich, dass es beim vorliegenden Gesetzesvorhaben nicht darum gehe, dieses Infrastrukturprojekt selber zu erschaffen. Es sei vielmehr ein Ermächtigungsgesetz, damit von privater Seite her gebaut werden könne. Zudem müsse diese neue Infrastruktur mit der bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur optimal abgestimmt werden. Das Gesetz regle folglich die Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb der unterirdischen Gütertransportanlage sowie für den Betrieb von Transportfahrzeugen. Gemäss dem Gesetzesentwurf sollen unterirdische Gütertransportanlagen in den Sachplan Verkehr des Bundes Eingang finden, und zwar als eigenständiger Teil. Damit werde unter anderem die Koordination unter den beteiligten Kantonen gewährleistet. Sommaruga betonte auch, dass das vorliegende Gesetz nicht extra für CST gemacht worden sei. Das Gesetz gelte vielmehr für jeden Projektträger, der einen unterirdischen Gütertransport bereitstellen wolle. Auch müssten die angebotenen Transportdienstleistungen

diskriminierungsfrei zugänglich sein. Bei Streitigkeiten rund um diese Diskriminierungsfreiheit sollte die Railcom – die Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr in der Schweiz – zuständig sein. Schliesslich sollte über eine Spezialgesetzgebung sichergestellt werden, «dass über die gesamte Lebensdauer der Anlage hinweg eine Schweizer Mehrheit an deren Eigentum besteht».

Im Rahmen der Detailberatung wich die kleine Kammer in vier Punkten von der Vorlage des Bundesrates ab. Diese Punkte betrafen die Themen Diskriminierungsverbot, öffentliche Auflage des Baugesuchs, die Stellungnahme der Kantone zum Baugesuch und den Rückbau der Infrastruktur.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen und einer Enthaltung angenommen.²

Strassenverkehr

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.³

MOTION

DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstütze die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgegleist ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.⁴

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer solle den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.

Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion.⁵

Einige Minuten nachdem er die Revision des Strassenverkehrsgesetzes diskutiert hatte, befasste sich der **Ständerat** in der Sommersession 2022 mit einer Motion von Olivier Feller (fdp, VD) zu **den Regeln für Blaulichtorganisationen im Einsatzfall**. Dabei forderte die Mehrheit der KVF-SR die Annahme der Motion. Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) argumentierte, dass die Forderung der Motion – die Garantie, dass Blaulichtorganisationen im Einsatz auch bei einem Tempolimit von 30km/h optimal arbeiten können – mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zwar grösstenteils umgesetzt wurde; dennoch müsse die Forderung aufrecht erhalten werden, da die Revision noch nicht abgeschlossen sei. Die Kommissionsminderheit um Olivier Français (fdp, VD) hingegen war der Ansicht, dass das Anliegen der Motion mit der soeben beschlossenen Revision des Strassenverkehrsgesetzes erfüllt sei. Diese Haltung vertrat auch Verkehrsministerin Sommaruga. In der anschliessenden Abstimmung liess sich die Mehrheit des Rates von der Kommissionsminderheit überzeugen und lehnte die Motion mit 19 zu 24 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Während die Grünen und die SP geschlossen gegen und die SVP geschlossen für die Motion stimmten, zeigten sich die Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen gespalten.⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 13.06.2023
MARCO ACKERMANN

Stillschweigend gab auch der **Ständerat** in der Sommersession 2023 einer Standesinitiative des Kantons Thurgau für den **Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) keine Folge**. Die Initiative hatte verlangt, die Erweiterung dieser 33 Kilometer langen Strassenverbindung (N23) verbindlich in den Nationalstrassen-Ausbauschritt 2023 des Bundes aufzunehmen. Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) erklärte im Rat, dass die Kommission Anhörungen mit einer Delegation aus dem Kanton Thurgau durchgeführt habe. Er hielt fest, dass der Bundesrat den Handlungsbedarf auf dieser Strassenverbindung anerkenne und dieser das Projekt deshalb mit Vorbehalten in den STEP Nationalstrassen aufgenommen habe. Es seien aber gemäss Bundesrat Überprüfungen der Kosten und der Anforderungen an eine Nationalstrasse zweiter Klasse vorzunehmen. Die Thurgauer Delegation habe sich in der Folge damit einverstanden gezeigt, in Zusammenarbeit mit dem ASTRA eine entsprechende Korridorstudie auszuarbeiten, damit bei einem nächsten Ausbausschritt der Nationalstrassen – voraussichtlich im Jahr 2026 – ein definitiver Entscheid betreffend Planung und Projektierung gefällt werden könne. Der Thurgauer Standesvertreter Jakob Stark (svp, TG) unterstrich in diesem Zusammenhang nochmals die Wichtigkeit dieser Strassenverbindung für den Kanton und vertraute auf einen «weitsichtigen Bundesrat mit einem Horizont über Winterthur hinaus». Da die N23 vom Bundesrat in den STEP Nationalstrassen aufgenommen worden sei, verzichtete er auf einen Einzelantrag auf Folgegeben.⁷

MOTION
DATUM: 14.09.2023
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.09.2023
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2022 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit der **bundesrätlichen Botschaft zum Unterhalt und zum Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes**. Bereits in der Eintretensdebatte wurden grundlegende Diskussionen geführt. Während sich verschiedene Ratsmitglieder für Projekte in ihren Kantonen zu Wort meldeten, wurde auch über die grundsätzliche Notwendigkeit und Ausgestaltung der vier Vorlagen debattiert. Verkehrsminister Albert Rösti und Olivier Français (fdp, VD), Sprecher der KVF-SR, hoben die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen im gesamten Verkehrsnetz hervor. Die Nationalstrassen würden drei Prozent des Schweizer Verkehrsnetzes ausmachen, dabei aber rund die Hälfte des Individualverkehrs und sieben Prozent des Güterverkehrs abfangen. Bundesrat Rösti unterstrich zudem, dass die zunehmenden Stautunden bei Untätigkeit zu massiven volkswirtschaftlichen Kosten führen würden. Auf der anderen Seite beurteilte Kommissionsmitglied Matthias Zopfi (gp, GL) den Ausbau von Autobahnabschnitten, auf

welchen kein Ausweichverkehr auf umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen bestehe, welcher schädlich für die Bevölkerung sei und es demnach zu reduzieren gelte, als kritisch. Partei- und Kommissionskollegin Lisa Mazzone (gp, GE) fügte an, dass der Strassenausbau schlussendlich zu mehr Verkehr führen würde. Auch die negativen Auswirkungen der Erhöhung der Verkehrskapazität auf das Klima wurde von den beiden grünen Ständeratsmitgliedern bemängelt. Einen solchen Widerspruch zwischen Kapazitätsausbau und Klimaschutz konnte KVF-SR-Mitglied Stefan Engler (mitte, GR) nicht direkt bestätigen. Er verwies darauf, dass die Zukunft dem dekarbonisierten Verkehr gehöre und auch dieser ein gut ausgebautes Strassensystem benötigen werde.

Auf den ersten Teil der Botschaft, den **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen**, trat der Ständerat dann jedoch einstimmig und diskussionslos ein. Es herrschte allgemeine Einigkeit darüber, dass für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Werterhalt der Infrastruktur für die bestehenden Nationalstrassen ein entsprechender Zahlungsrahmen bewilligt werden müsse.

Gegen zwei Projekte, die im zweiten Teil der bundesrätlichen Botschaft zum **Ausbauschritt 2023** enthalten waren, lagen Minderheitsanträge vor. Mathias Zopfi und Lisa Mazzone beantragten mit Minderheitsanträgen, die beiden Ausbauschnitte Wankdorf-Schönbühl (BE) und Schönbühl-Kirchberg (BE) aus dem Ausbauschnitt zu streichen. Laut Zopfi wäre in diesen Abschnitten ein Kapazitätsausbau sinnvoller als der geplante Autobahnausbau. Zudem sei der Eingriff in die Natur für die Umsetzung der Projekte massiv, was auch verschiedene landwirtschaftliche Vertreterinnen und -vertreter sowie umliegende Gemeinden bemängeln würden. Die Minderheitsanträge wurden in der Abstimmung jedoch verworfen, der Ständerat sprach sich mit 34 bzw. 33 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen für den Antrag der Mehrheit und die Beibehaltung der beiden Projekte aus.

Der Ständerat sprach sich auch für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon (GE/VD) aus, welches der Nationalrat in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen hatte. Die kleine Kammer knüpfte die Aufnahme des Projekts jedoch daran, dass der Bundesrat das Projekt bis zum Jahresende 2023 genehmigen muss, womit sie eine Differenz zum Nationalrat schuf. Verkehrsminister Röstli bestätigte daraufhin die Baureife des Projekts und stellte dessen Genehmigung für Oktober 2023 in Aussicht.

Die Teile 3 und 4 der bundesrätlichen Botschaft, welche den **Verpflichtungskredit** entsprechend zu den Ausbauschnitten 2023 bestimmte, beziehungsweise eine Änderung im **Netzbeschluss** vorsah, fanden im Ständerat grosse Zustimmung. Die Entwürfe für diese beiden letzten Teile der Vorlage wurden einstimmig entsprechend den Beschlüssen des Nationalrats angenommen. Einzig bezüglich des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon präziserte der Ständerat den Verpflichtungskredit. Die kleine Kammer klammerte die projektierten CHF 911 Mio. aus dem Rest des Verpflichtungskredits aus, um der vom Rat zuvor ergänzten Bedingung der Bewilligung bis Ende 2023 Rechnung zu tragen. Weiter nahm der Ständerat diskussionslos Kenntnis von zwei Petitionen; eine der FDP Thurgau bezüglich der Umsetzung der Bodensee-Thurthal-Strasse (Pet. 22.2007) und eine des Vereins umverkehr, welche forderte, dass die für den Ausbau der Nationalstrassen vorgesehenen Milliarden besser in den Klimaschutz investiert werden sollen (Pet. 22.2032).

In den **Gesamtabstimmungen** verabschiedete der Ständerat die vier Vorlagen mit Ausnahme derjenigen zum Ausbauschnitt (34 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen) einstimmig. Somit ging das Geschäft mit einer Differenz in der Ausgestaltung des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon, zurück an den Nationalrat. In derselben Session nahm sich der Nationalrat dieser verbleibenden Differenz an. Die grosse Kammer folgte dem Ständerat stillschweigend und stimmte der Aufnahme der zusätzlichen zeitlichen Bedingung für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon zu.

In der folgenden **Schlussabstimmung** passierte die Vorlage den Ständerat mit 33 zu 5 Stimmen bei 6 Enthaltungen. Im Nationalrat gab es deutlich mehr kritische Stimmen, der Entwurf wurde schlussendlich aber mit 107 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP hatten im Nationalrat geschlossen gegen den Entwurf gestimmt.

Ende Oktober 2023 liess der Bundesrat, wie bereits in der Ratsdebatte angekündigt, verlauten, dass er das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon genehmigt habe. Somit wurde die vom Ständerat geforderte Bedingung erfüllt und das Projekt in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen. Ob dieser jedoch in Kraft treten kann, ist noch

offen: Denn bereits nach der ständerätlichen Gesamtabstimmung hatte umverkehR das **Referendum** gegen die Vorlage angekündigt.⁹

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine im Februar 2021 eingereichte Motion der FK-SR verlangte, dass der Bundesrat die Verschuldungsobergrenze der SBB vorübergehend anhebt, damit es bei den bereits fortgeschrittenen **Immobilienprojekten der SBB** zu keinem Marschhalt komme. Die Kommission befürchtete, dass dem Bund bei einem Stopp wichtige Ertragseinbussen drohen würden und auch die Sanierung der SBB-Pensionskasse negativ tangiert würde. Dieser Motion vorausgegangen war ein Entscheid der SBB, circa 40 ihrer Immobilienprojekte aufgrund der angespannten finanziellen Situation vorübergehend zu stoppen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er erläuterte, dass die strategischen Ziele für die SBB dem Parlament respektive der zuständigen Kommission jeweils vorgelegt würden. Mit der Konsultation über die strategischen Ziele 2019-2022 sei das Parlament folglich über die aktuell geltende Begrenzung der verzinslichen Nettoverschuldung informiert worden. Die Sistierung der Investitionen in einige Immobilienprojekte seien Teil von Sparmassnahmen gewesen, welche die SBB als Reaktion auf die Verschlechterung ihrer finanziellen Lage aufgrund der Covid-19-Krise vorgenommen habe. Ende Februar 2021 habe die SBB jedoch bereits kommuniziert, dass diese sistierten Projekte dank einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten bei Beschaffungen nun doch teilweise realisiert werden könnten. Die temporäre Anhebung ihrer Verschuldungsobergrenze sei somit nicht nötig, meinte der Bundesrat, da vorübergehende Überschreitungen bereits möglich seien. Eine dauerhafte Anpassung der Verschuldungsobergrenze werde er überdies in den nächsten Jahren prüfen.

In der ständerätlichen Debatte in der Frühjahrsession 2021 meldeten sich mehrere gegenüber der Motion positiv eingestellte Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu Wort. So argumentierte beispielsweise Olivier Français (fdp, VD), dass das Problem der Verschuldung bei der SBB und weiteren Eisenbahnunternehmen akut sei und dass der Bundesrat mit der Annahme der Motion gezwungen würde, dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten, wie mit diesem Problem umgegangen werden solle. Eva Herzog (sp, BS) fügte an, dass es wichtig sei, in der coronabedingten Krise antizyklisch zu handeln. Stefan Engler und Andrea Gmür-Schönenberger wiesen überdies darauf hin, wie wichtig diese SBB-Immobilienprojekte auch für verschiedene Gemeinden und Städte seien, zum Beispiel durch die Schaffung von Arbeitsplätzen oder durch Steuereinnahmen. Verkehrsministerin Sommaruga ihrerseits bat um Ablehnung der Motion und warnte davor, diese Obergrenze zukünftig zu weit zu erhöhen. Man könne nämlich nicht davon ausgehen, dass es in der Immobilienwirtschaft immer nur gute Phasen geben werde.

Die Worte von Sommaruga vermochten den Ständerat aber nicht zu überzeugen. Er stimmte der Motion mit 30 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen deutlich zu.¹⁰

POSTULAT

DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er

danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.¹¹

POSTULAT

DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR verlangte mit einem im Mai 2021 eingereichten Postulat eine umfassende **Auslegeordnung zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehr-Politik**. Dabei wollte die Kommission eine ganze Palette an offenen Punkten beantwortet wissen; sie stellte beispielsweise Fragen rund um die Struktur, die Leistungen, die Eigenwirtschaftlichkeit und die Ausrichtung von SBB Cargo. Das Postulat stellte aber auch Fragen zum Import und Export von Gütern auf der Schiene und zum Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Landesversorgung, zur Verkehrsverlagerung und zur nachhaltigen Ausrichtung der Lieferketten. Schliesslich sollte im geforderten Postulatsbericht auch auf einen allfälligen gesetzgeberischen Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eingegangen werden.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates und der Ständerat beugte sich in der Herbstsession 2021 darüber. Stefan Engler (mitte, GR) und Paul Rechsteiner (sp, SG) wiesen darauf hin, dass der Vorstoss im grösseren Kontext der allgemeinen Verkehrspolitik (Stichwort Cargo sous terrain) und der wirtschaftlichen Probleme bei SBB Cargo stehe. Anschliessend wurde der Vorstoss stillschweigend angenommen.¹²

MOTION

DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 befasste sich der **Ständerat** mit der Forderung von Marco Romano (mitte, TI), **das Mendrisiotto ins Intercity-Streckennetz des Fernverkehrs einzubinden**. Wie Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) berichtete, beantragte die vorberatende KVF-SR mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion anzunehmen. Engler argumentierte, dass Mendrisio als Zentrum einer einwohnerstarken Agglomeration mit dem Halt der IC-Züge verkehrsmässig stark aufgewertet würde, was der «territorialen Dynamik in der wachsenden Region Mendrisiotto» gerecht würde. Der Tessiner Ständesvertreter Chiesa (svp, TI) pflichtete ihm bei, dass die derzeitige Einbindung des Mendrisiotto in das Eisenbahnfernverkehrsnetz nicht seiner geoökonomischen Bedeutung entspreche.

Verkehrsministerin Sommaruga hingegen wies darauf hin, dass das Mendrisiotto bereits sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sei. Sie plädierte dafür, im Falle von Mendrisio kein Präjudiz zu schaffen, ansonsten könnten noch sehr viele andere Regionen oder kleinere Städte auf eine Haltestelle im IC-Streckennetz pochen. Ausserdem sei es wenig stufen- und sachgerecht, wenn die eidgenössischen Räte begännen, einzelne Stationen des IC-Netzes zu bestimmen. Angesichts des klaren Abstimmungsergebnisses in der Kommission pochte die Verkehrsministerin jedoch nicht auf eine Abstimmung, so dass der Ständerat die Motion stillschweigend annahm.¹³

MOTION

DATUM: 09.03.2023
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrsession 2023 standen die zwei Motionen – Motion Rieder (mitte, VS; Mo. 22.4121) zu einem **Finanzierungsbeschluss für die Realisierung des multifunktionalen Grimseletunnels** und die Kommissionsmotion (Mo. 23.3010) für eine **Aufnahme des Projekts in die ordentlichen Bahnausbauprogramme** – auf der Traktandenliste des **Ständerats**. Die Kommissionsmehrheit hatte beide Motionen zur Annahme beantragt.

Die Walliserin Marianne Maret (mitte, VS) erklärte die Standpunkte der Kommission: Das Projekt ergebe nur Sinn, wenn der Entscheid der Swissgrid zur Erdverkabelung, welcher bald kommen werde, mit demjenigen zur Bahn zeitlich koordiniert werde. Erste Studien hätten ergeben, dass das Bahnprojekt mit vergleichsweise tiefen Kosten – Rieder nannte im Verlauf der Debatte eine Zahl von maximal CHF 750 Mio. – realisierbar wäre, da einerseits diverse Synergien mit dem Verkabelungstunnel bestünden und andererseits die geologische Beschaffenheit des Gesteins günstig sei. Des Weiteren habe der Bundesrat 2017 vorgesehen, Nationalstrassen und Eisenbahnlinien mit Starkstromleitungen zu kanalisieren. Maret verwies zudem auf den Zeitplan der

Swissgrid, welcher auch den Bau des Bahntunnels definiere. So sollen bis Ende 2023 bzw. Anfang 2024 ein Kredit für eine Machbarkeitsstudie und bis spätestens Ende 2027 der Kredit für den Bau gesprochen sowie bis spätestens 2030 die Baubewilligung erteilt werden – andernfalls werde Swissgrid sein eigenes Projekt fortsetzen. Würden die Motionen abgelehnt, werde das Projekt jedoch erst bis 2026 – im Rahmen der Botschaft 2026 – evaluiert, was demnach nicht mit dem Zeitplan von Swissgrid vereinbar wäre. Bei Annahme der Kommissionsmotion würde die Verwaltung die Arbeiten gemäss eigenen Angaben hingegen beschleunigen und mit dem Verkabelungsprojekt zeitlich bündeln. Schliesslich werde das Projekt von betroffenen Gemeinden in der Region, den beiden Bahngesellschaften, den Kantonen Bern und Wallis sowie von der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektorinnen und -direktoren im aktuellen Stadium unterstützt, schloss Maret.

In der Folge meldeten sich diverse Ständerätinnen und Ständeräte zu Wort. Als Mitglieder der Kommissionsminderheit taten Lisa Mazzone (gp, GE) und Josef Dittli (fdp, UR) ihre Meinung kund, dass keine Finanzierungsbeschlüsse gefällt werden sollten, ohne vorher eine seriöse und ordentliche Prüfung aller Verfahren vorgenommen zu haben. Ins gleiche Horn bliesen Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) und Eva Herzog (sp, BS), die befürchteten, dass durch eine Priorisierung des Grimselprojekts andere Bahnausbauprojekte wie etwa der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Bahnknoten Basel ins Hintertreffen geraten würden. Themen in der Ratsdebatte waren auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Solidarität zwischen Stadt und Land im Hinblick auf die beschränkten finanziellen Mittel. Während beispielsweise Beat Rieder der Meinung war, dass von dem Tunnel jährlich rund 400'000 Personen profitieren könnten und Stefan Engler (mitte, GR) anfügte, dass eine «Übergewichtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses» sowieso alles bestrafe, was neu sei und in Berggebieten liege, rief Andrea Gmür-Schönenberger in Erinnerung, dass es beim Projekt Durchgangsbahnhof Luzern um 100'000 Personen pro Tag gehe – «unsere Solidarität stösst irgendwann an ihre Grenzen». Beim Thema Solidarität zitierte Beat Rieder schliesslich den Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinde Innertkirchen (BE), der es im Namen der Bevölkerung «satt» habe, Grossbaustellen zur nationalen Sicherung der Energieversorgung – Triftprojekt, Grimselstaumauer und Grimselseevergrösserung – im Tal zu haben, ohne dafür eine Gegenleistung zu erhalten. Auch Bundesrat Albert Rösti anerkannte, dass die Region aufgrund der Energieprojekte «sehr stark strapazier[t]» werde und die Landesregierung Bündelungsprojekte wie dieses anstrebe. Er plädierte dafür, die Kommissionsmotion anzunehmen, um die Nutzung von Chancen zu ermöglichen. Das Projekt solle aber ordentlich geprüft und die Motion Rieder deshalb abgelehnt werden. Im August 2023 werde der Bundesrat dem Parlament eine Standortbestimmung zu laufenden und geplanten Bahnausbauarbeiten vorlegen und die Projektierungskosten ausweisen. Das Parlament könne im Rahmen dieser Analyse nochmals eine Beratung zur Frage des Grimseltunnels vornehmen und dann spätestens in der Botschaft zum Bahn-Ausbau 2026 den definitiven Entscheid über den Bau fällen. Baustart könnte damit bereits 2027 sein. Abschliessend beschwichtigte der Verkehrsminister die Gemüter und erklärte, dass zwar die Kosten-Nutzen-Analyse einen zentralen Bestandteil bei der Projektauswahl darstelle, es aber schlussendlich stets um einen politischen Entscheidungsprozess gehe und Projekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Knoten Basel letzten Endes nicht direkt mit dem vorliegenden Tunnel vergleichbar und für die «Sicherung der Verkehrsleistung in der Schweiz natürlich zentral» seien. In der Folge zog Rieder seine Motion zurück und der **Ständerat nahm die Kommissionsmotion stillschweigend an**. Als Zweitrat wird sich der Nationalrat mit der Kommissionsmotion beschäftigen.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeure auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2

Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbaurbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Libérale-Fraktion.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Die **KVF-SR** stellte sich grundsätzlich hinter die bundesrätlichen Anträge in der **Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050**. Um eine «über alle Regionen ausgewogene Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs» sicherzustellen, beantragte die Kommission ihrem Rat aber, in den Ausbausritten 2025 und 2035 verschiedene Projekte anzupassen oder neu aufzunehmen.

Die Strategie Bahn 2050 nahm die Kommission zur Kenntnis. Kommissionssprecher Wicki (fdp, NW) erläuterte, dass die Kommission den Fokus der Strategie auf kurze und mittlere Strecken grundsätzlich begrüsse, die Strecken zwischen Städten und Agglomerationen sowie der langstreckenfokussierte Güterverkehr dabei aber nicht in den Hintergrund rücken dürften. Die Kantone hätten in der Anhörung der Kommission zudem verlauten lassen, dass sie den Ausbau internationaler Verbindungen zu den grossen Städten und Tourismuszentren begrüssen würden.

Die mitberichtende FK-SR stellte keine von der bundesrätlichen Botschaft abweichenden Anträge, merkte aber an, «dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur angesichts des Bedarfs aller Regionen eine Herausforderung bleibt».

In der Wintersession 2023 stand die Beratung des Geschäfts auf der Traktandenliste des **Ständerats**. In der **Eintretensdebatte** wurden Fragen bezüglich der langfristigen Planung der Bahnentwicklung sowie der Auswahl der Projekte laut. Stefan Engler (mitte, GR) beispielsweise bemängelte die seines Erachtens geringe parlamentarische und demokratische Legitimation der Projektauswahl, die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung der Bahn und die Ausgestaltung der Angebotskonzepte. Er stellte zudem die Frage, warum der Marktanteil der Bahn trotz grosser Investitionen in die Infrastruktur stagniere. Auch müsse in der Planung auf das nationale Zusammenspiel der verschiedenen Planungsregionen geachtet werden, wie Benedikt Würth (mitte, SG) ergänzte. Bundesrat Röstli erläuterte in Anbetracht dieser Fragen, dass die vorliegende Strategie Bahn 2050 eine erste Stossrichtung vorgebe. Eine Konkretisierung des angestrebten Bahnausbaus und des Angebotskonzepts sowie die Möglichkeit, diese im Parlament zu beraten, stellte er für die Botschaft 2026 in Aussicht.

Eintreten wurde in der Folge ohne Gegenantrag beschlossen.

In der **Detailberatung** gab der erste Teil der Vorlage bezüglich Anpassungen an den Ausbausritten 2025 und 2035 Anlass zur Debatte. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat beim **Ausbaustritt 2025**, am bisherigen Beschlusstext festzuhalten und die Entflechtung in Pratteln weiterzuführen, da deren Notwendigkeit unbestritten sei. Dafür beantragte sie eine Krediterhöhung um CHF 25 Mio. Laut Kommissionssprecher Wicki sei die Verwaltung der Meinung, dass im Projekt bereits genügend Mittel zur Verfügung stehen, um die Entflechtung weiterzuführen. Die Kommission habe sich jedoch einstimmig für die Krediterhöhung ausgesprochen, «damit das Projekt ernst genommen wird». Die kleine Kammer stellte sich stillschweigend hinter den Antrag der Kommission.

Beim **Ausbauschnitt 2035** empfahl die KVF-SR, der vom Bundesrat beantragten Aufnahme des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels, der Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels und dem Bau des Tunnels Morges-Perroy zuzustimmen, was der Ständerat diskussionslos genehmigte.

Zusätzlich beantragte die Kommissionmehrheit die Aufnahme von weiteren (Teil-)Projekten. Im Projekt zur Kapazitätserweiterung auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich schlug die Kommission vor, vier Gleise des Bahnhofs Ebikon zu verlängern. Dies werde mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern früher oder später ohnehin notwendig und mit der frühen Aufnahme des Ausbaus könnten längere Bautätigkeiten vermieden werden. Der Kreditrahmen sollte entsprechend um CHF 100 Mio. erhöht werden. Weiter sollte im Raum Basel die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring realisiert werden. Bei der Strecke Zürich-Chur empfahl die KVF-SR, den bisher einspurigen Streckenabschnitt Tiefenwinkel auf zwei Spuren auszubauen. Der Ständerat sprach sich diskussionslos für diese drei Projektierungen aus.

Zudem beantragte die KVF-SR ihrem Rat zwei Änderungen im Raum Westschweiz. Erstens sollten Vorstudien bzw. Projektierungen für die Projekte Arc-Express und Bypass Bussigny erstellt werden, was die kleine Kammer stillschweigend guthiess. Zweitens sollten CHF 100 Mio. bereitgestellt werden, um «Verschlechterungen in der Westschweiz im Kontext des Fahrplanwechsels aufzufangen». Kommissionssprecher Wicki sprach von einer grossen Notwendigkeit und erklärte, dass sich die Kommission mit 6 zu 5 Stimmen bei einer Enthaltung für diesen Antrag ausgesprochen habe. Bundesrat Röstli stellte sich gegen die Bereitstellung dieser Mittel, da keine konkreten Projekte vorliegen würden. Röstli führte zudem aus, dass – sollten konkrete Massnahmen nötig sein – entsprechende Gelder auf dem ordentlichen Weg beantragt werden könnten. Der Ständerat stellte sich jedoch hinter die Meinung seiner Kommission und sprach sich mit 40 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung für die Sprechung der Mittel aus.

Auch ein Minderheitsantrag lag zum Ausbauschnitt 2035 vor. Minderheitssprecher Mathias Zopfi forderte, dass im Rahmen des Ausbaus des Zimmerberg-Basistunnels II eine Abzweigung für den angedachten Meilibachtunnel gebaut wird. Der Ausbau des Meilibachtunnels sei einerseits von zentraler Bedeutung für die Kantone Zürich, St. Gallen, Graubünden, Glarus und Schwyz sowie auch für die internationalen Zugverbindungen. Andererseits könnte die Sperrung des Zimmerberg-Basistunnels, welche ohne die Vorinvestition in die Abzweigung nötig wäre, massive Engpässe im Bahnverkehr verursachen. Kommissionssprecher Wicki ergänzte dazu, dass sich der Bau des Zimmerberg-Basistunnels leicht verzögern und Mehrkosten von CHF 100 Mio. anfallen würden, wenn die Abzweigung in den Ausbauschnitt aufgenommen würde. Die Kommissionmehrheit sei aber der Ansicht, dass die Vorinvestition mit finanziellen Risiken behaftet sei. Da bisher keine konkrete Projektierung für den Meilibachtunnel vorliege, bestehe die Gefahr, dass die investierten Mittel bei einer Projektänderung verloren gingen. Dies sei bereits beim Lötschberg-Basistunnel der Fall gewesen, als eine Abzweigung an der falschen Stelle und im falschen Winkel realisiert wurde. Die kleine Kammer sprach sich – nachdem Bundesrat Röstli versichert hatte, dass der Ausbau der Abzweigung keine «epische» zeitliche Verzögerung mit sich bringen würde – mit 40 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen für den Minderheitsantrag aus und nahm die Vorinvestition in den Ausbauschnitt 2035 auf.

In der Gesamtabstimmung stellte sich die kleine Kammer einstimmig hinter diesen ersten Teil der Vorlage.

Die drei weiteren Teile der bundesrätlichen Vorlage waren unumstritten. Der Ständerat genehmigte stillschweigend die **Anpassung der ZEB** sowie die **Verpflichtungskredite für die Ausbauschnitte 2025 und 2035**, welche entsprechend den vorher genehmigten Projekten erhöht wurden. In den Gesamtabstimmungen herrschte Einstimmigkeit über die Annahme der drei Beschlüsse. Somit ging die Vorlage mit den Ergänzungen in beiden Ausbauschnitten zur Beratung an den Nationalrat.

Der Ständerat genehmigte zudem die Abschreibung eines Postulats und einer Motion der KVF-SR. Den Antrag auf Abschreibung für ein drittes Postulat zog Bundesrat Röstli zurück, nach dem Johanna Gapany (fdp, FR) einen entsprechenden Antrag gestellt hatte. Gapany hatte argumentiert, dass in der vorliegenden Fassung der Strategie Bahn 2050 zwar ein Fokus auf einigen lokalen Projekten bestehe, ein umfassender Masterplan bezüglich der schweizweiten Vision des Eisenbahnnetzes aber noch nicht vorliege.¹⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.¹⁷

MOTION

DATUM: 12.06.2023
MARCO ACKERMANN

Im Rahmen der Botschaft zu Motionen und Postulaten der gesetzgebenden Räte im Jahre 2022 schrieben National- und Ständerat in der Sommersession 2023 die Motion Engler (mitte, GR) für die **Anpassung der Perimeter für Agglomerationsprojekte** ab. Mit den Änderungen in der «Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel» sowie mit der revidierten «Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr», welche 2021 in Kraft getreten waren, hatte der Bundesrat das Anliegen umgesetzt. Das UVEK kann somit neu beitragsberechtigte Gemeinden im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr festlegen und dabei von Kantonen gemachte Vorschläge berücksichtigen.¹⁸

Post und Telekommunikation

STANDESINITIATIVE

DATUM: 02.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Januar 2021 hatte die KVF-SR beantragt, die Frist für die Umsetzung der **Standesinitiative Jura zum Poststellennetz** um zwei Jahre zu verlängern. Die Initiative, der 2018 Folge gegeben worden war, verlangte, dass die Postkommission PostCom bei der Schliessung oder Verlegung einer Poststelle einen anfechtbaren Beschluss fassen soll. Bürgerinnen und Bürger sollen zudem eine Eingabe gegen die Schliessung einer Poststelle bei der PostCom machen können. Auch müsse die Erreichbarkeit und die Qualität der postalischen Dienstleistungen generell verbessert werden. Im März 2021 stimmte der Ständerat dem Ansinnen auf Fristverlängerung seiner Kommission stillschweigend zu. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) betonte, man wolle zuerst die neue Strategie der Post für die Jahre 2021-24 besser kennenlernen und den Bericht in Erfüllung des Postualtes 19.3532 der KVF-NR abwarten, bevor man gesetzgeberisch tätig werde.¹⁹

STANDESINITIATIVE

DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 befasste sich die kleine Kammer mit dem **vom Kanton Zürich geforderten Moratorium für die Schliessung von Poststellen**. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte, dass sich die Post seit vielen Jahren in einem «Spannungsfeld des Gleichgewichts zwischen betriebswirtschaftlichen Anforderungen und den nicht rentablen Anforderungen des Service public» bewege. Die Initiative des Kantons Zürich nehme eine legitime Forderung auf. Da das Anliegen jedoch bereits durch die angenommene Standesinitiative des Kantons Jura abgedeckt werde und die Post zugesichert habe, die Zahl der Poststellen mittelfristig bei rund 800 zu stabilisieren, empfehle die KVF-SR die Zürcher Standesinitiative zur Ablehnung. Der Ständerat schloss sich dieser Haltung an und gab der Initiative stillschweigend keine Folge.²⁰

POSTULAT
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat befasste sich in der Wintersession 2021 einmal mehr mit dem Thema **Mobilfunk/5G**. In diesem Rahmen erläuterte Stefan Engler (mitte, GR) die Überlegungen der KVF-SR zu drei Standesinitiativen (Kt.Iv. GE 20.309; Kt.Iv. JU 21.305; Kt.Iv. NE 20.314) betreffend ein Moratorium für den Aufbau des 5G-Millimeterwellennetzes sowie zum Postulat zur zukünftigen Frequenznutzung für den Mobilfunk im Millimeterwellenbereich, das die KVF-SR selbst im Mai 2021 eingereicht hatte. Engler erläuterte, dass sich mehrere Forderungen der Standesinitiativen bereits in Umsetzung befänden. So sei eine schweizweite Übersicht über die Belastung durch nichtionisierende Strahlungen – ein so genannter Funkwellenkataster – lanciert worden. Zudem sei der Einbezug der Kantone und der Gemeinden bei der Planung der Netzabdeckung durch einen neuen Leitfaden sowie durch das Mitspracherecht der Gemeinden und Kantone bei der Standortwahl für Mobilfunkanlagen bereits gewährleistet. Schliesslich sei auch die geforderte Information und die Sensibilisierung der Bevölkerung bereits in die Wege geleitet: Der Bundesrat habe diese Massnahme aufgrund des Berichtes der Arbeitsgruppe Mobilfunk und Strahlung beschlossen. Die wichtigste Forderung jedoch, jene nach einem Moratorium für den Aufbau der 5G-Millimeterwellennetze, wollte die KVF-SR nicht erfüllen, da dies «schwerwiegende Auswirkungen» auf Wissenschaft, Innovation und auch auf die Gesellschaft mit sich bringen könnte. Im Gegenzug habe die Kommission jedoch beschlossen, ein eigenes Postulat einzureichen, welches die in den Standesinitiativen geschilderten Sorgen aufnimmt. Mit diesem Postulat solle der Einbezug der Kantone und der Parlamentskommissionen sowie eine adäquate Information der Bevölkerung sichergestellt werden. Auch sollen die Forschungsergebnisse zum Millimeterwellenbereich in einer späteren Entscheidung betreffend die Nutzung ebendieser Frequenzen einfließen. Engler empfahl deshalb, die drei Standesinitiativen abzulehnen und das Kommissionspostulat anzunehmen. Das Stöckli kam dieser Empfehlung stillschweigend nach.²¹

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat sistierte** in der Sommersession 2022 die Behandlung von **drei Motionen zur postalischen Grundversorgung**. Es handelte sich dabei um die Motionen 17.3888 von Jean-Pierre Grin (svp, VD), 17.3938 von Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) sowie 21.3054 von Charles Juillard (mitte, JU). KVF-SR-Sprecher Stefan Engler (mitte, GR) verwies auf den im Mai 2022 publizierten Bericht der Expertenkommission Grundversorgung Post; es gelte zuerst zu entscheiden, welche der in diesem Bericht empfohlenen Massnahmen umgesetzt werden sollen und welche nicht, «bevor wir im Mikrobereich an der Grundversorgung der Post schrauben».²²

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat sistierte** in der Sommersession 2022 die Behandlung von **drei Motionen zur postalischen Grundversorgung**. Es handelte sich dabei um die Motionen 17.3888 von Jean-Pierre Grin (svp, VD), 17.3938 von Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) sowie 21.3054 von Charles Juillard (mitte, JU). KVF-SR-Sprecher Stefan Engler (mitte, GR) verwies auf den im Mai 2022 publizierten Bericht der Expertenkommission Grundversorgung Post; es gelte zuerst zu entscheiden, welche der in diesem Bericht empfohlenen Massnahmen umgesetzt werden sollen und welche nicht, «bevor wir im Mikrobereich an der Grundversorgung der Post schrauben».²³

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat sistierte** in der Sommersession 2022 die Behandlung von **drei Motionen zur postalischen Grundversorgung**. Es handelte sich dabei um die Motionen 17.3888 von Jean-Pierre Grin (svp, VD), 17.3938 von Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) sowie 21.3054 von Charles Juillard (mitte, JU). KVF-SR-Sprecher Stefan Engler (mitte, GR) verwies auf den im Mai 2022 publizierten Bericht der Expertenkommission Grundversorgung Post; es gelte zuerst zu entscheiden, welche der in diesem Bericht empfohlenen Massnahmen umgesetzt werden sollen und welche nicht, «bevor wir im Mikrobereich an der Grundversorgung der Post schrauben».²⁴

Nachdem der **Ständerat** eine Motion der KVF-NR im Dezember 2021 ein zweites Mal sinstiert hatte, beriet er sie in der Wintersession 2023. Zentrales Anliegen der Motion war es, die **Internet-Mindestgeschwindigkeit in der Grundversorgung** auf mindestens 80 Megabit pro Sekunde zu **erhöhen**.

Für die KVF-SR erläuterte Stefan Engler (mitte, GR), dass das Anliegen der Motion inzwischen in verschiedenen Vorstössen aufgegriffen worden sei und die Kommission entsprechend die **Ablehnung der Motion** beantrage. Allen voran garantiere die Anpassung der Verordnung über Fernmeldedienste ab dem 1. Januar 2024 eine erhöhte Download-Geschwindigkeit für alle Haushalte. Weiter habe der Bundesrat im Bericht zur Hochbreitbandstrategie des Bundes entsprechende Massnahmen dargelegt. Engler unterstrich dabei aber, dass eine rasche Umsetzung des Ausbaus der Hochbreitbandstrategie zentral sei, um mit der fortschreitenden Digitalisierung mitzuhalten. Bundesrat Albert Röstli schloss sich der Argumentation der KVF-SR an und gab ebenfalls an, dass die Forderungen der Motion bereits andernorts aufgenommen worden seien.

Der Ständerat folgte der Empfehlung von Bundesrat und KVF-SR stillschweigend, womit die Motion **erledigt** war.²⁵

1) AB SR, 2021, S. 169 ff.

2) AB SR, 2021, S. 380 ff.; CdT, NZZ, 2.6.21

3) AB SR, 2021, S. 155 ff.

4) AB SR, 2021, S. 391 ff.

5) AB SR, 2021, S. 988 ff.

6) AB SR, 2022; S. 298 ff.

7) AB SR, 2023, S. 600 f; AVF, 14.6.23

8) AB NR, 2023, S. 756-759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

9) AB NR, 2023, S. 1845f.; AB NR, 2023, S. 2157; AB SR, 2023, S. 1027; AB SR, 2023, S. 823 ff.; Medienmitteilung BR vom 25.10.23; Medienmitteilung KVF-SR vom 30.6.23

10) AB SR, 2021, S. 270 ff.

11) AB SR, 2021, S. 636 ff.

12) AB SR, 2021, S. 1016 f.

13) AB SR, 2022, S. 1176 ff.

14) AB SR, 2023, S. 150 ff.; CdT, 10.3.23; SoZ, 12.3.23

15) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23

16) AB SR, 2023, S. 1216 ff.; Medienmitteilung FK-SR vom 10.10.2023; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.2023

17) AB SR 2021, S. 1235 ff.

18) BBl 2023 870 (S. 69)

19) AB SR, 2021, S. 37; Medienmitteilung KVF-SR vom 12.1.21

20) AB SR 2021, S. 1429

21) AB SR 2021, S. 1419 ff.

22) AB SR, 2022, S. 623

23) AB SR, 2022, S. 623

24) AB SR, 2022, S. 623

25) AB SR, 2021, S. 1193; AB SR, 2023, S. 1035f.