

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Français, Olivier (fdp/plr, VD) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2016 - 2021*. 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	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
Post und Telekommunikation	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
CST	Cargo sous terrain

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
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
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CST	Cargo sous terrain

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
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 solle die Railcom – die Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr in der Schweiz – zuständig sein. Schliesslich solle 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.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion Müller (fdp, LU) für ein **Mobility-Pricing** wurde im März 2020 im Ständerat behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Ablehnung beantragt, eine Minderheit Français (fdp, VD) hatte sich für Annahme ausgesprochen. Der Ständerat folgte der Kommissionsmehrheit und lehnte die Motion mit 31 gegen 14 Stimmen (0 Enthaltungen) ab. Er vernahm zudem die Zusicherung von Bundesrätin Sommaruga, der Bundesrat habe die Verkehrsfinanzierung und insbesondere den NAF im Auge und werde sich bei angezeigten Veränderungen an das Parlament wenden.²

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) forderte den Bundesrat im Dezember 2020 auf, **vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bereits für 16-Jährige zuzulassen**. Damit würde die diesbezügliche Rechtslage mit derjenigen der meisten anderen europäischen Länder harmonisiert, wo meist ebenfalls ein Mindestalter von 16 Jahren gelte. Zudem würde auch die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht, da die vierrädrigen Fahrzeuge bei schlechtem Wetter standhafter seien als zweirädrige Fahrzeuge.

Der Bundesrat sprach sich gegen die Motion aus. Er befürchtete – ganz im Gegensatz zum Motionär –, dass mit dieser Entscheidung die Strassensicherheit abnehmen würde. Er führte in der Folge aus, dass den 16-Jährigen die Fahrpraxis für solche Fahrzeuge fehle und dass die so genannten «45er-Autos» ausserorts zu langsam seien, womit der

Verkehrsfluss gebremst werde und es gar zu gefährlichen Überholmanövern komme. Der Ständerat befasste sich in der Frühjahrsession 2021 mit dem Anliegen. Werner Salzmann (svp, BE) befürwortete das Anliegen der Motion, weil viele Jugendliche in Randregionen auf diese Fahrzeuge angewiesen seien, um beispielsweise am frühen Morgen «sicher, trocken und gesund» an ihren Ausbildungsort zu gelangen. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Argumente des Bundesrates dargelegt hatte, sprach sich die kleine Kammer mit 28 zu 5 Stimmen bei 5 Enthaltungen deutlich für die Annahme der Motion aus.³

MOTION

DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine **Motion** Français (fdp, VD), welche forderte, dass bereits 16-Jährige mit **vierrädrigen Leichtmotorfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h** fahren dürfen, wurde in der Herbstsession 2021 im Nationalrat stillschweigend abgelehnt. Auch die vorberatende KVF-NR hatte die Motion mit 14 zu 11 Stimmen zur Ablehnung empfohlen.⁴

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 behandelte der Ständerat die vom Nationalrat angenommene Motion Romano (cvp, TI) bezüglich eines **besseren Zugangs zur Bahn**. Die KVF-SR beantragte dem Rat, die Motion abzulehnen, da die Zuständigkeit für Vorgaben im Bereich von Park- und Rail-Angeboten bei den Kantonen und Gemeinden liege und nicht beim Bund. Zudem wolle die Kommission den Zubringerdienst des öffentlichen Verkehrs nicht durch zusätzliche Parkplätze konkurrenzieren. Nachdem Olivier Français (fdp, VD) für die Kommission zum Rat gesprochen hatte, ergriffen weder der Rat noch der Bundesrat das Wort, die Motion wurde stillschweigend abgelehnt.⁵

BERICHT

DATUM: 05.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im März 2020 nahm der Ständerat Kenntnis vom Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat in den Jahren 2018 und 2019**. Es handelte sich um den letzten Bericht der NAD, den sie im Herbst 2019 veröffentlicht hatte, bevor sie Ende November 2019 aufgelöst worden war. Sie übergab die Aufsichtsfunktion über die NEAT bis zur Fertigstellung der letzten Etappen den Finanzkommissionen. Entsprechend enthielt der Bericht in allen Teilen auch Hinweise zur Aufsichtsfunktion zuhanden der Finanzkommissionen. Inhaltlich ging der Bericht auf den Betrieb des Gotthard-Basistunnels sowie auf die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ein, dessen Eröffnungsfeier für den 4. September 2020 geplant war. Die Finanzkommissionen beider Kammern hatten den Bericht im November 2019 in ihren Sitzungen traktandiert und würdigten in kurzen Ausführungen die Arbeit der NAD. Im Ständerat stellte Olivier Français (fdp, VD) für die FK-SR die Geschichte der NEAT dar und wies mit Zahlen zu Bau, Betrieb und Finanzierung auf die Grösse des Projekts hin. Der Bericht wurde vom Rat ohne weitere Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.⁶

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 Frühjahrssession 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.⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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 Entwurfs aus.⁸

Post und Telekommunikation

In der Wintersession 2016 behandelte der Ständerat die Motion Barazzone (cvp, GE) über die **Aktivitäten der Post im Ausland**, die im Sommer desselben Jahres bereits vom Nationalrat angenommen worden war. Die UREK-SR empfahl dem Rat einstimmig deren Ablehnung und folgte damit dem Antrag des Bundesrates. Nachdem Ivo Bischofberger (cvp, AI) und Olivier Français (fdp, VD) den Kommissionsentscheid dargelegt hatten, meldete Christian Levrat (sp, FR) Bedenken an bezüglich des Engagements der Post bei Car postal France. Zwar wolle er keinen Antrag um Annahme der Motion stellen, er beobachte die Geschäftsaktivitäten der Postauto Schweiz in Frankreich aber schon länger und halte sie für riskant. Bundesrätin Leuthard versicherte dem Rat daraufhin, dass die Risiken des Engagements in Frankreich regelmässig mit den Spitzen der Post und der Postauto Schweiz diskutiert würden. Der Rat folgte dem Bundesrat und seiner Kommission diskussionslos und lehnte die Motion ab.⁹

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

2) AB SR, 2020, S. 148 ff.

3) AB SR, 2021, S. 277 f.

4) AB NR, 2021, S. 2069

5) AB SR, 2017, S. 597 f.

6) AB SR, 2020, S. 58 f.; Bericht FK-NR vom 20.11.19; Bericht FK-SR vom 12.11.19; Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation vom 4.11.19

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

8) AB SR, 2021, S. 1102 ff.

9) AB SR, 2016, S. 1236 ff.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

MOTION
DATUM: 15.12.2016
NIKLAUS BIERI