

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Herzog, Eva (sp/ps, BS) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2020 - 2021*. 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	1
Eisenbahn	2
Schifffahrt	2
Luftfahrt	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
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
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

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

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 beugte sich der Ständerat ein zweites Mal über die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur **Einführung der E-Vignette**. Nach dieser Debatte bestanden noch immer zwei Differenzen zum Nationalrat. Die erste Differenz wurde mit der Zustimmung zu einem Minderheitsantrag Herzog (sp, BS) aufrecht erhalten. Durch diesen beschloss der Ständerat, den Verkauf der Klebevignette im Ausland einzustellen. Auch Bundesrat Maurer sprach sich in der Debatte für diesen Minderheitsantrag aus, resultiere durch diesen doch eine Einsparung von CHF 8 Mio. pro Jahr. Die zweite Differenz betraf die Kontrollen zur Durchsetzung der Abgabe. Hier schlug die kleine Kammer vor, dass die Kantone selber entscheiden können, ob sie nebst mobilen Geräten auch feste Anlagen für die automatisierten Kontrollen einsetzen wollen. Mit diesen Differenzen ging das Geschäft zurück an den Nationalrat.²

MOTION

DATUM: 16.03.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Eisenbahn

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.³

Schifffahrt

MOTION

DATUM: 15.09.2020

BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerätin Eva Herzog (sp, BS) beabsichtigte mit einer Motion den **Gütertransport auf dem Rhein** zu stärken. Dafür forderte sie den Bundesrat auf, in einem Konzept Massnahmen vorzuschlagen, wie die Rheinschifffahrt angesichts des Klimawandels, insbesondere in Bezug auf die Problematik des niedrigen Wasserstandes, ihre wichtige verkehrspolitische Rolle wahren könne. Allenfalls solle der Bundesrat dafür auch entsprechende Anpassungen der Rechtsgrundlagen sowie Kreditvorlagen präsentieren. Der Bundesrat müsse ebenfalls dafür sorgen, dass Anreize für klimaneutrale Antriebe für die Schiffe auf dem Rhein geschaffen würden. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Der Ständerat befasste sich anlässlich der Herbstsession 2020 mit dem Vorstoss und nahm ihn stillschweigend an.⁴

MOTION

DATUM: 17.12.2020

BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der vom Ständerat gutgeheissenen Motion Herzog (sp, BS) zur **Förderung des Gütertransports auf dem Rhein**. Die Mehrheit der KVF-NR beantragte die Annahme der Motion. Katja Christ (glp, BS) führte aus, dass die Motion das Ziel verfolge, «aufzuzeigen, mit welchen Strategien und Massnahmen der Gütertransport auf dem Rhein für die Schweiz langfristig sichergestellt werden kann», wodurch er seine wichtige verkehrspolitische Rolle weiterhin wahrnehmen könne. Sie betonte des Weiteren, dass es darum gehen solle, «Anreize für Innovation, Automation und Digitalisierung mit unseren verkehrs- und klimapolitischen Zielen zu vereinen». Eine Kommissionsminderheit, die ausschliesslich aus SVP-Mitgliedern bestand, beantragte die Ablehnung der Motion. Sandra Sollberger (svp, BL) erläuterte, dass der Staat durch diesen Vorstoss in die Wirtschaft eingreifen und damit die Wirtschaftsfreiheit unnötigerweise einschränken würde. Dies sei aber nicht nötig, der Gütertransport auf dem Rhein funktioniere ausgezeichnet und bedürfe

keinerlei Massnahmen seitens der öffentlichen Hand. Zudem würde eine staatliche Förderung des Gütertransports auf dem Rhein bloss den Gütertransport auf der Schiene konkurrenzieren. Verkehrsministerin Sommaruga argumentierte, dass es nicht darum gehe, das eine Transportmittel gegen das andere auszuspielen. Vielmehr sollen mit der Umsetzung dieser Motion mögliche Probleme antizipiert und auch die Versorgungssicherheit der Schweiz im Auge behalten werden. Hierfür spiele der Gütertransport auf dem Rhein nämlich eine entscheidende Rolle. Die grosse Kammer folgte der Empfehlung seiner vorberatenden Kommission und nahm die Motion mit 136 zu 49 Stimmen bei 2 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁵

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eva Herzog (sp, BS) forderte mit einer im September 2020 eingereichten Motion, dass der Bundesrat ein Monitoring über die **Entwicklung der Kundennachfrage und der Flugaktivitäten im Rahmen der Einführung der Flugticketabgabe** einführen soll. Dies sei insbesondere für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse wichtig. Falls die Flugticketabgabe zu einer unerwünschten Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens führe, wo die Tickets einer tieferen Abgabe unterlägen und daher günstiger seien, solle der Bundesrat Vorschläge erarbeiten, wie dieser Trend aufgehalten werden könnte. Im schlimmsten Fall könne nämlich die Binationalität des Flughafens in Frage gestellt werden. Falls dieser dann nur noch ein französischer Regionalflughafen wäre, dürfte die Schweiz ihn zwar noch mitbenutzen, hätte aber kein Mitspracherecht mehr (Stichwort Nachtflugsperr). Herzog befürchtete auch ein mögliches Ausweichen der Passagiere von anderen Schweizer Flughäfen nach Basel-Mulhouse, was zu einer Intensivierung der Lärmbelastung führen würde. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; die kleine Kammer stimmte dieser in der Wintersession 2020 stillschweigend zu.⁶

MOTION
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Ständerat auf Empfehlung der Mehrheit seiner Kommission der Motion **«Ausnahme des Modellflugs von der EU-Drohnenregelung»** zu. Hans Wicki (fdp, NW) vertrat im Rat die Position der Mehrheit der KVF-SR. Er legte dar, dass mit der Übernahme der EU-Drohnenregelung die administrativen Anforderungen für die Modellfliegerei erhöht würden, ohne dass dabei ein konkreter Sicherheitsgewinn resultieren würde. Zudem gehe mit der Übernahme die faktische Einführung des Vereinszwangs einher, da Nichtmitglieder zahlreiche Nachteile zu befürchten hätten. So müssten diese etwa einen zusätzlichen Online-Test absolvieren, und die Flughöhe ihrer Modellflugzeuge würde auf 120 Meter beschränkt. Eva Herzog (sp, BS) und Simonetta Sommaruga erläuterten für die Minderheit, respektive für den Gesamtbundesrat, die von ihnen befürchteten Konsequenzen bei einer Annahme der Motion. So nehme man mit Annahme der Motion in Kauf, dass die EU-Regulierung für den Drohnen- und Modellflug, an der die Schweiz stark mitgearbeitet hatte, nicht ratifiziert werden könne. Dadurch werde die Erhöhung der Sicherheit im Schweizer Luftverkehr verzögert und die Schweizer Drohnen- und Robotikindustrie verliere den Zugang zum EU-Binnenmarkt inklusive Forschungszusammenarbeit. Schliesslich erläuterte Sommaruga, wie bereits im Nationalrat, dass die Schweiz von der Weiterentwicklung des EU-Rechts im Bereich der unbemannten Luftfahrzeuge ausgeschlossen wäre. In der Abstimmung schloss sich der Ständerat der Mehrheit seiner Kommission an und stimmte der Motion knapp zu, mit 20 gegen 18 Stimmen bei 4 Enthaltungen.⁷

MOTION
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat beriet in der Sommersession 2021 eine Motion Herzog (sp, BS) zu einem **Monitoring der Flugaktivitäten bei der Einführung einer Flugticketabgabe**. Herzog befürchtete, dass es mit der Einführung einer solchen Abgabe, welche im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehen war, zu einer Verlagerung der Flugpassagiere in den französischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse kommen könnte, da die französische Flugticketabgabe tiefer sei. Die Diskussion im Rat erübrigte sich dann aber, da wenige Tage zuvor das CO₂-Gesetz an der Urne knapp verworfen worden war. Entsprechend war sich die grosse Kammer einig, dass die ursprünglich von der UREK-NR beantragte Annahme dieser Motion keinen Sinn mehr mache. Die Motion wurde daraufhin ohne Abstimmung abgelehnt.⁸

- 1) AB SR, 2021, S. 169 ff.
- 2) AB SR, 2020, S. 1214 f.
- 3) AB SR, 2021, S. 270 ff.
- 4) AB SR, 2020, S. 851 f.
- 5) AB NR, 2020, S. 2645 ff.
- 6) AB SR, 2020, S. 1269 f.
- 7) AB SR, 2020, S. 1267 ff.
- 8) AB NR, 2021, S. 1410 f.