

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Rechsteiner, Paul (sp/ps, SG) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2012 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4
Post und Telekommunikation	5

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAKOM</b>	Bundesamt für Kommunikation
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFCOM</b>	Office fédéral de la communication
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>UE</b>	Union européenne
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 10.12.2012  
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfalle. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600-700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen. Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbausritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbauschritt 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno-Lugano, Zürich-Chur, Zürich-Lugano und Bern-Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz-Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y (Bodensee-Rheintal-Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen-Chur verbessern soll. Das Bahn-Y war von den St. Galler Standesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller-Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn-Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel (Zürich), den dritten Jura-Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Behandlungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

## Strassenverkehr

### MOTION

DATUM: 13.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2018 folgte der Ständerat seiner Verkehrskommission, die einstimmig beantragt hatte, die Motion Nantermod (fdp, VS) «**Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis**» anzunehmen. Zwar wies Ständerat Rechsteiner (sp, SG) auf einige Fragen hin, die bei der Regulation des Taxigewerbes auftauchen könnten, wenn zwischen gewerblichem und privatem Personentransport nicht mehr unterschieden würde, aber er stellte keinen Gegenantrag. Bundesrätin Leuthard begrüßte den Antrag auf Zustimmung, die Motion mache Sinn. Diese wurde vom Rat ohne weitere Diskussion angenommen.<sup>1</sup>

### 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 unterstützte 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.<sup>2</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 28.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

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 sollte 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.<sup>3</sup>

### Eisenbahn

POSTULAT  
DATUM: 18.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschritt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.<sup>4</sup>

POSTULAT  
DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.<sup>5</sup>

**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.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR und die KVF-NR reichten im Oktober 2022 je eine gleichlautende Motion (Mo. 22.4263 und Mo. 22.4257) ein, mit welcher sie die **rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Eisenbahn** forderten. Die beiden Kommissionen wollten den Bundesrat beauftragen, bis Ende des Jahrzehnts mit den Arbeiten zu beginnen, damit die Bahn-Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen verkürzt werden können. Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden identischen Motionen.

Im **Ständerat** erläuterten die Herren Français (fdp, VD) und Rechsteiner (sp, SG), dass die Motion auf die Beschlüsse des STEP 2035 zurückgehe, gemäss welchem die Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse reduziert werden sollten. Die vom Bundesrat im Juni 2022 vorgestellte Strategie «Bahn 2050» würde nun einen Rückschritt hinsichtlich der Ost-West-Verbindung bedeuten, da hauptsächlich auf die Schieneninfrastruktur der mittleren und kurzen Strecken fokussiert werde und die Vision für die Ost-West-Verbindung fehle. Die kleine Kammer nahm die Motion stillschweigend an.

Im **Nationalrat** lag ein Antrag Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Benjamin Giezendanner begründete seinen Antrag mit den Kosten, die bei Umsetzung der Motion entstehen würden. Die aktuelle Lage der Bundesfinanzen liessen solche Projekte nicht zu. Die grosse Kammer liess sich von dieser Argumentation jedoch nicht überzeugen und nahm die Motion mit 145 zu 34 Stimmen bei 4 Enthaltungen deutlich an. Der Antrag Giezendanner fand nur bei einer Mehrheit der SVP-Fraktion sowie vereinzelt Mitgliedern der Mitte-Fraktion Zustimmung.<sup>7</sup>

### **Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr**

Der **Ständerat** beugte sich in der Frühjahrssession 2022 als Zweitrat über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga auf die wichtigsten Ziele der Vorlage – etwa eine moderne Rechnungslegung oder die Vereinfachung der Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr – hingewiesen hatte, wurde Eintreten ohne Gegenstimme beschlossen.

Wie bereits im Nationalrat gaben auch im Ständerat die verbilligten Tageskarten für Schulklassen sowie die Anwendung des Kartellrechts beim Vertrieb von Fahrausweisen Anlass zu langen Diskussionen: Bei den vergünstigten Tageskarten ergänzte der Ständerat die entsprechende Bestimmung aufgrund eines Antrags Chassot (mitte, FR) um einen Zusatz zu kulturellen Veranstaltungen. Somit müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch für Kulturanlässe von Kindern und Jugendlichen einen ermässigten Tarif bereitstellen. Eine Minderheit der KVF-SR um Werner Salzmann (svp, BE) hatte vergeblich argumentiert, dass dieser Passus private Reisecaranbieter, die auch stark auf solche Ausflüge von Kindern und Jugendlichen fokussiert seien, benachteiligen würde. Hingegen strich der Ständerat den Absatz zu den Höchstpreisen der Tageskarten. Dadurch steht der Bund nicht in der Pflicht, den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die durch einen Höchstpreis entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen. Weiter beschloss der Ständerat – aufgrund eines Antrags einer Minderheit Dittli (fdp, UR) und entgegen der Entscheidung des Nationalrates –, dass der Vertrieb im öffentlichen Verkehr nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden soll. Dies würde dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt schaden, argumentierte Dittli.

Zu diesen beiden Punkten gesellten sich noch weitere kleinere und grössere Differenzen gegenüber der grossen Kammer. So beschloss der Ständerat etwa, bei Art.

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 08.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER



35a zu den Grundsätzen der Rechnungslegung einem Einzelantrag Dittli zu folgen, wonach Unternehmen, die zu höchstens einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, von gewissen Bestimmungen ausgenommen werden. Dadurch dürfen diese Unternehmungen bei Offerten Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen und somit Leistungen zu «Marktpreisen» anbieten. Dieser Entschluss fiel ganz zum Unmut von Bundesrätin Sommaruga, welche monierte, dass der Ständerat damit etwas zulasse, «was eines der Probleme bei den Subventionsfällen war». Ebenfalls nicht erfreut war Simonetta Sommaruga über den Entscheid des Stöckli, dass die Unternehmen ihren Gewinn zu je einem Drittel als Spezialreserve verbuchen, an die Abgeltung des Folgejahres anrechnen und selber nach ihrem Gusto einsetzen können. Minderheitensprecher Rechsteiner (sp, SG) zeigte sich ebenfalls unerfreut über diesen Beschluss. Dadurch sei es schlussendlich möglich, «Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen»; hier gehe es aber um öffentliche Gelder, die gemäss Rechsteiner im System verbleiben sollten. In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft sodann einstimmig angenommen.<sup>8</sup>

## Post und Telekommunikation

**MOTION**  
DATUM: 30.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Ende November 2017 behandelte der Ständerat gleich sieben Geschäfte zur **Postgesetzgebung** in einer Debatte. Die kleine Kammer hatte über die drei Motionen der KVF-NR zu befinden, welche im Nationalrat im Mai 2017 angenommen worden waren und welche die gesetzliche Regelung der Aufsichtsinstrumente der Postcom, die Stärkung des Wettbewerbs im Postmarkt und die Anpassung der Erreichbarkeitskriterien und des Dienstleistungsangebots betrafen. Weiter wurde über die Motionen Amherd (cvp, VS) beraten (16.3481 und 16.3482), welche eine grosse inhaltliche Nähe zur Motion KVF-NR (17.3012) aufwiesen. Zudem beriet der Ständerat über die Standesinitiative des Kantons Tessin und über jene des Kantons Wallis, welche zur Unterstützung des Tessiner Vorstosses eingereicht worden war.

In der Debatte zeigten sich die ambivalenten Gefühle, welche die Post bei den Parlamentsmitgliedern auszulösen vermochte: So wurde die Post etwa von Paul Rechsteiner (sp, SG) zwar als funktionierendes und dynamisches Bundesunternehmen gelobt, auf das man stolz sei, andererseits gebe es da eine Malaise bei der Zugänglichkeit und der Präsenz. Eine „Vergangenheitsromantik“ machte hingegen Ruedi Noser (fdp, ZH) aus, der das veränderte Verhalten der Kundschaft und den Umbau des Poststellennetzes als Tatsache hinnahm und nur in den Motionen zum Wettbewerb und zu den Aufsichtsinstrumenten etwas Zukunftstaugliches sah. Bundesrätin Leuthard zeigte sich einmal mehr verständnislos für die Debatte: Sie wies darauf hin, dass die Schweizerische Post in internationalen Vergleichen regelmässig auf Rang 1 platziert sei, es sei ein hervorragendes Unternehmen, das hier einfach schlecht geredet werde. „Für mich ist das alles jetzt auch ein bisschen Klamauk, ehrlich gesagt“, wurde die Bundesrätin deutlich.

Die Motion KVF-NR „Gleich lange Spiesse im Schweizer Postmarkt“, vom Nationalrat im Mai 2017 angenommen und vom Bundesrat unterstützt, war von der KVF-SR mit 10 zu 3 Stimmen zur Ablehnung empfohlen worden. Die KVF-SR begründete ihren Antrag damit, dass der Postmarkt funktioniere und man vermeiden sollte, die Post in ihrem Geschäft zu schwächen. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission mit 23 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen).

Die Motion KVF-NR „Postgesetzgebung“ wurde mit einer kleinen Änderung der KVF-SR betreffend die Postagenturen vom Plenum mit 35 zu 5 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen, obschon Bundesrätin Leuthard festhielt, dass die Forderung bereits erfüllt sei und es eigentlich nichts zu regulieren gebe.

Die Motion KVF-NR „Die Aufsichtsinstrumente im Postbereich gesetzlich verankern“ war nicht bestritten und wurde stillschweigend angenommen.

Die beiden Motionen Amherd (16.3481 und 16.3482), die sich inhaltlich kaum von der Motion KVF-NR zur Postgesetzgebung unterschieden, wurden vom Ständerat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 34 zu 7 Stimmen (0 Enthaltungen) und mit 31 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Der Standesinitiative Tessin zum Poststellennetz sowie der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Tessiner Initiative wurden gemäss dem Antrag der KVF-SR keine Folge gegeben - die Anliegen der Standesinitiativen seien in den angenommenen Motionen bereits enthalten.<sup>9</sup>

**MOTION**

DATUM: 16.03.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR hatte im Januar 2021 beschlossen, eine Motion betreffend die **Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen** einzureichen. Die Motion forderte die Regierung dazu auf, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, damit eine Stelle geschaffen werden kann, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Die KVF-SR nahm damit einen Vorschlag des BAKOM aus einem Bericht an die KVF auf. Dieser Bericht war von den Kommissionen gefordert worden, nachdem es Anfang 2020 zu einigen Netzwerkunterbrüchen gekommen war.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; er werde prüfen, wie die dazu nötigen Regelungen in das Fernmelderecht aufgenommen werden können. Der Ständerat beugte sich in der Frühjahressession 2021 über den Vorstoss. Nachdem Paul Rechsteiner (sp, SG) noch einmal die wichtigsten Punkte der Motion zusammengefasst hatte, wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass das Fernmelderecht bisher nur die Weiterleitung eines Notrufs zu einer der zahlreichen Notrufzentralen (insgesamt 54) regle. Die Fragen, die sich jedoch zur Erreichbarkeit dieser Notrufzentralen stellten, seien im gegenwärtigen Fernmeldegesetz nicht gelöst. Der Bundesrat möchte daher sicherstellen, dass eine Systemführerin eine «möglichst hohe Verfügbarkeit und Sicherheit der gesamten Leistungskette gewährleisten» kann. Der Ständerat folgte seiner Kommission und dem Bundesrat und nahm die Motion stillschweigend an.<sup>10</sup>

---

1) AB SR, 2018, S. 556.

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

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

4) AB SR, 2019, S. 474 f.

5) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

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

7) AB NR, 2022, S. 2283; AB SR, 2022, S. 1195 ff.

8) AB SR, 2022, S. 106 ff.

9) AB SR, 2017, S. 832 ff.

10) AB SR, 2021, S. 264 f.; Bericht BAKOM vom 18.6.20