

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Rieder, Beat (mitte/centre, VS) 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
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2022 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV Bundesamt für Verkehr
Swissgrid Schweizer Übertragungsnetzbetreiberin

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des
Etats
OFT Office fédéral des transports
Swissgrid Gestionnaire du réseau de transport d'électricité suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionssprecher Thierry Burkart (fpd, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionsmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafraumen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionsmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.¹

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 02.02.2023
MARCO ACKERMANN

Da die heute freistehende, aber einer Revision bedürftige Hochspannungsleitung über den Grimsel gemäss den Plänen der Swissgrid in eine Tunnelröhre verlegt werden soll, kam die Idee auf, parallel dazu gleich einen 23 Kilometer langen Grimseltunnel zu realisieren, der eine einspurige Bahnverbindung zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) ermöglichen würde. Durch die dadurch entstehende Verbindung der Zentralbahn und der Matterhorn Gotthard Bahn könnten in Zukunft etwa Schmalspur-Direktverbindungen zwischen Montreux (VD) und St. Moritz (GR) oder zwischen Luzern und Zermatt (VS) angeboten werden, wie später im Rat aufgezeigt wurde. Das Parlament beriet zwei unterschiedliche Motionen zu diesem Thema, wobei die erste schon jetzt eine definitive Finanzierung des Projekts vorsah, während die zweite die Möglichkeit zur Realisierung des Projekts aufrechterhalten, jedoch das Projekt zuerst nochmals prüfen wollte.

Die erste Motion stammte vom Walliser Ständesvertreter Beat Rieder (Mo. 22.4121) und forderte, dass der Bundesrat dem Parlament bis spätestens im Jahr 2023 einen **Finanzierungsbeschluss** für einen solchen multifunktionalen Grimseltunnel vorlegt. Der Ständerat wies das Begehren im Dezember 2022 vorerst oppositionslos der zuständigen **Kommission zur Vorberatung** zu, um insbesondere Unterlagen zur Machbarkeit des Projekts seriös zu prüfen. Im Februar 2023 beantragte die zuständige KVF-SR ihrem Rat knapp mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und Stichtentscheid des Präsidenten Hans Wicki (fdp, NW), die Motion anzunehmen. Die Kommissionsmehrheit war der Ansicht, dass mit dem Bündelungsprojekt «ein neues Kapitel der Schweizer Bahngeschichte im Alpenraum» geschrieben und Innovation, Kosteneffizienz und Tourismusförderung in einem Projekt vereint werden könnten. Eine knappe Minderheit war hingegen der Ansicht, dass das Projekt im Rahmen regulärer Ausbauschritte für die Bahn – etwa der Botschaft 2026 – behandelt werden sollte. Gleichentags beschloss die Kommission

ohne Gegenstimme, diesbezüglich eine eigene, zweite Motion (Mo. 23.3010) einzureichen. Im Unterschied zur Motion Rieder verlangte diese, die **Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels in die ordentlichen Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur aufzunehmen** und das Projekt vorerst eingehend zu prüfen, bevor ein definitiver Entscheid gefällt wird. Die entsprechenden Kredite zur Projektierung sollten bereitgestellt und das allfällige Bahntunnelprojekt zeitlich mit der Erdverkabelung durch die Swissgrid gebündelt werden, schlug die Kommission vor. «Ständeräte wollen Grimsel-Tunnel subito», schrieb der «Blick» als Reaktion auf die beschriebenen Kommissionsentscheide.

Einen kritischen Medienbericht zum Bahntunnelbauprojekt veröffentlichte wenige Tage vor der Abstimmung im Ständerat für «NZZ am Sonntag»: «Heikles Lobbying für Millionen-Loch», titelte das Sonntagsblatt. Die Medien deckten auf, dass die Lobbyisten für das Grimseltunnelprojekt gleich die Parlamentsmitglieder selber seien – Motionär Beat Rieder als Mitglied des Verwaltungsrats der Grimselbahn AG und Kommissionspräsident Hans Wicki als Verwaltungsratspräsident ebendieser AG. Gemäss Sitzungsprotokoll der Kommission, das der NZZ am Sonntag vorlag, habe der Direktor des BAV, Peter Füglistaler, eine entsprechende Bemerkung zu Interessenkonflikten und Ausstandsregeln gemacht, welche aber nicht weiter beachtet worden sei. Wicki habe zudem nicht nur den Stichentscheid gefällt, sondern auch seinen Kollegen Rieder, der nicht Teil der Kommission sei, in die Sitzung eingeladen, um «das Projekt im entscheidenden Moment wortreich verteidigen» zu können, wie die Zeitung schrieb. Die Zeitung zog zudem die von den Befürwortenden genannten Baukosten von CHF 660 Mio. – das BAV gehe eher von rund CHF 1 Mrd. aus – sowie die tatsächliche Nutzung des Tunnels in Zweifel und zitierte Ueli Stückelberger vom Verband öffentlicher Verkehr, der befürchtete, dass das Geld dann für andere, wichtigere Bahnprojekte fehlen werde.²

MOTION
DATUM: 09.03.2023
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrssession 2023 standen die zwei Motionen – Motion Rieder (mitte, VS; Mo. 22.4121) zu einem **Finanzierungsbeschluss für die Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels** 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-Ausbauarbeit 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.³

1) AB SR, 2022, S. 1058 ff.

2) AB SR, 2022, S. 1227; Bericht KVF-SR vom 2.2.23; CdT, 3.2.23; Blick, 4.2.23; NZZS, 5.3.23

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