

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Preisüberwachung, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Gerber, Marlène
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Schnyder, Sébastien
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumbach, David

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Schnyder, Sébastien; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumbach, David 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Preisüberwachung, Schifffahrt, Bundesratsgeschäft, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Datenschutz und Statistik	1
Aussenpolitik	1
Beziehungen zu internationalen Organisationen	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Wirtschaft	1
Wirtschaftspolitik	1
Wettbewerb	1
Geld, Währung und Kredit	2
Kapitalmarkt	2
öffentliche Finanzen	2
Voranschlag	2
Infrastruktur und Lebensraum	4
Verkehr und Kommunikation	4
Eisenbahn	5
Schiffahrt	8
Umweltschutz	10
Allgemeiner Umweltschutz	10

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
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
IMO	International maritime organisation
IV	Invalidenversicherung
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
EL	Ergänzungsleistungen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
PUK	Parlamentarische Untersuchungskommission
ILO	Internationale Arbeitsorganisation

ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
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
OMI	Organisation maritime internationale
AI	Assurance-invalidité
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
PC	Prestations complémentaires
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CEP	Commission d'enquête parlementaire
OIT	Organisation internationale du travail

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Datenschutz und Statistik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.07.1993
HANS HIRTER

Das im Vorjahr beschlossene **Datenschutzgesetz** wurde auf den 1. Juli **in Kraft gesetzt**. Zum Datenschutzbeauftragten wählte der Bundesrat den früheren Preisüberwacher Odilo Guntern, zum Präsidenten der Datenschutzkommission den St. Galler Professor Rainer Schweizer.¹

Aussenpolitik

Beziehungen zu internationalen Organisationen

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le **Conseil des Etats** a adopté à l'unanimité le projet relatif à la **Convention du travail maritime** de l'OIT et des modifications légales y relatives. Il a apporté une modification mineure au projet du Conseil fédéral présenté l'année précédente. Au **Conseil national**, une proposition de minorité désirant repousser le traitement d'une année a été rejetée par 107 voix contre 53. Elle a rappelé qu'au sein de l'UE seule l'Espagne a ratifié le traité et que le transport maritime n'est pas une économie vitale pour la Suisse. La chambre du peuple a finalement adopté le projet par 141 voix contre 50, seuls des membres du groupe UDC s'y sont opposés.²

Zwischenstaatliche Beziehungen

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.12.2009
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à l'approbation de la modification de la convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Le Conseil des Etats a adopté le projet à l'unanimité.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2010
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le **Conseil national** a adhéré à la décision du Conseil des Etats de l'année précédente et a adopté la modification de la convention avec l'Italie concernant **la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**.⁴

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Wettbewerb

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.10.1993
HANS HIRTER

Der Bundesrat möchte mit einer **Revision des Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb (UWG)** die Bestimmungen über die Durchführung von Aus- und Sonderverkäufen lockern. In der Vernehmlassung sprach sich einzig die SP gegen eine totale Liberalisierung aus; ihre Zustimmung zu einer teilweisen Lockerung durch die Aufhebung der Bewilligungspflicht machte sie von flankierenden Konsumentenschutzmassnahmen abhängig.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1995
HANS HIRTER

Die im Vorjahr vom Ständerat gutgeheissene vollständige Deregulierung des **Ausverkaufswesens** fand auch im Nationalrat ungeteilte Zustimmung und wurde vom Bundesrat auf den 1. November in Kraft gesetzt.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.10.1999
HANS HIRTER

Ohne Begeisterung, da diese Regulierung eigentlich als überflüssig beurteilt wurde, stimmte der Nationalrat einem **neuen Bundesgesetz über Bauprodukte** zu, das im Wesentlichen einer Umsetzung einer entsprechenden EU-Richtlinie entspricht. Die Normierung dieser Erzeugnisse wurde nur deshalb als notwendig erachtet, weil sonst schweizerische Hersteller auf dem europäischen Markt benachteiligt würden. Ohne dieses Gesetz könnten Bauprodukte nicht mehr frei exportiert werden, sondern müssten jeweils im betreffenden EU-Staat zugelassen werden. Mit einigen kleineren Änderungen wurde das Gesetz von beiden Räten praktisch oppositionslos – im Nationalrat stimmten einige Abgeordnete der Freiheits-Partei dagegen – verabschiedet.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.2014
DAVID ZUMBACH

Am 1. Dezember 2014 trat das im Vorjahr unterzeichnete **Wettbewerbsabkommen mit der EU** in Kraft. Dieses setzt sich zum Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den Wettbewerbsbehörden der Schweiz und der EU zu stärken, indem es die gegenseitige Mitteilung von entsprechenden Massnahmen und die Koordinierung von miteinander verbundenen Sachverhalten ermöglicht. Das Abkommen war rein verfahrensrechtlicher Natur und verlangte keine Harmonisierung des materiellen Rechts. Zuvor hatte der Ständerat im Juni 2014 das Abkommen einstimmig angenommen, jedoch abweichend vom Nationalrat um eine Anpassung des Kartellgesetzes in Form eines Anhangs ergänzt. Dieser legt fest, unter welchen Voraussetzungen Informationen an die Wettbewerbsbehörde der EU herausgegeben werden dürfen. Insbesondere müssen die Unternehmen vorab über die Datenherausgabe informiert werden. Die Daten dürfen zudem nicht in zivil- oder strafrechtlichen Verfahren verwendet werden. Die grosse Kammer hatte dem Zusatz noch in derselben Session zugestimmt. Der Nationalrat stimmte dem Geschäft unter Opposition der SVP mit 142 zu 53 Stimmen zu. In der kleinen Kammer passierte die Vorlage die Schlussabstimmung mit 41 zu 3 Stimmen.⁸

Geld, Währung und Kredit

Kapitalmarkt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.1991
HANS HIRTER

Das Parlament räumte die wenigen verbliebenen Differenzen bei der Revision des **Preisüberwachungsgesetzes** aus. Die neuen Bestimmungen, welche auch die Zinsen in wettbewerbsschwachen oder kartellierten Märkten der Kontrolle unterstellen, wurden **auf den 1. Oktober in Kraft gesetzt**.

Öffentliche Finanzen

Voranschlag

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.05.2017
ANJA HEIDELBERGER

In der Sommersession 2017 behandelte der Ständerat den **Nachtrag I zum Voranschlag 2017**, der neun Nachtragskredite im Wert von insgesamt CHF 37 Mio. umfasste, sowie den **Nachtrag Ia zum Voranschlag 2017**, der einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 215 Mio. beinhaltete. Der Nachtrag I enthielt einen zusätzlichen Kredit für die Bundesanwaltschaft, die gemäss Philipp Müller (fdp, AG) bereits grosse Anstrengungen zur Stabilisierung ihrer Lohnentwicklung unternommen hatte, durch die im Voranschlag 2017 beschlossenen Querschnittskürzungen nun aber Probleme bekam, die Löhne zu zahlen (CHF 700'000). Weitere Kredite wurden durch die Beitragspflicht und den Anstieg der Betragesätze an die Organisation des Vertrages über das umfassende Verbot von Nuklearversuchen (CHF 40'000), an die Internationale Organisation für Migration (CHF 97'673) sowie an das Europäische Unterstützungsbüro für Asylfragen (CHF 2.5 Mio.) nötig. Zudem beantragte das VBS einen Nachtragskredit für 30 befristete Vollzeitäquivalentstellen beim Generalsekretariat, deren Finanzierung zur Zeit des Voranschlags 2017 noch nicht geklärt war (CHF 4.9 Mio.). Als eher ungewöhnlich bezeichnete Bundesrat Maurer schliesslich die beantragten CHF 18 Mio. für das Projekt FISCAL-IT. Für das Nachfolgeprojekt von INSIEME waren zunächst CHF 85.2 Mio. bewilligt worden, um 29 Teilprojekte zu den verschiedenen Steuerarten (Verrechnungssteuer, Mehrwertsteuer, direkte Bundessteuer usw.) umzusetzen. Gemäss Finanzminister Maurer sind bereits ein Grossteil dieser Teilprojekte in Betrieb, es seien jedoch einige Teilprojekte hinzugekommen und es habe teilweise Verzögerungen gegeben, weswegen nun dieser Nachtragskredit nötig wurde. Die FK-SR beantragte die Annahme aller Nachtragskredite und der Ständerat stimmte ihr einstimmig mit 40 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu.

Deutlich mehr Beachtung fand sowohl in den Medien als auch im Ständerat der Nachtrag Ia zum Voranschlag 2017. Der Bundesrat beantragte CHF 215 Mio. für einen fälligen Bürgschaftskredit des Bundes für die Schweizer Hochseeflotte. Die Bundesräte Maurer und Schneider-Ammann erklärten den Ständerätinnen und Ständeräten ausführlich, dass zwei Reedereien, denen der Bund durch Bürgschaften bei der Finanzierung ihrer Flotte half, kurz vor dem Bankrott gestanden hätten. Die Bürgschaften war der Bund eingegangen, damit die Schiffe im Gegenzug die Schweiz im Krisenfall mit wichtigen Gütern und Ressourcen versorgen würden. Um den Bankrott der Reedereien zu verhindern, mussten dreizehn Schiffe zu relativ tiefen Preisen verkauft werden, wodurch dem Bund als Bürge nun Kosten entstünden. Entsprechend hätten weder Bundesrat noch Parlament wirklich eine Wahl, die Bürgschaft sei zu zahlen; das Parlament könne entsprechend entweder dem Nachtragskredit zustimmen oder Ende Jahr eine Kreditüberschreitung zur Kenntnis nehmen. Der Nachtragskredit erlaube es aber, Zinsen gegenüber den Banken in der Höhe von monatlich CHF 1 bis 2 Mio. zu sparen. Dieses Argument überzeugte den Ständerat, stillschweigend nahm er den Nachtragskredit Ia an.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.05.2017
ANJA HEIDELBERGER

Deutlich umstrittener als im Ständerat waren die **Nachträge I und Ia zum Voranschlag 2017** im Nationalrat. So hiess der Nationalrat den Nachtrag Ia über die Bürgschaft für die Hochseeflotte lediglich mit 104 zu 69 Stimmen bei 14 Enthaltungen gut. Der Grossteil der Gegenstimmen stammte von der SVP-Fraktion, während die SP-Fraktion ihren Unmut vor allem durch Enthaltungen kund tat. Vom Ständerat abweichende Voten gab es bei verschiedenen weiteren Nachtragskrediten. So entschied sich der Nationalrat in Übereinstimmung mit der FK-NR gegen zusätzliche Gelder für die Bundesanwaltschaft. Einerseits kritisierte die FK-NR, dass der Nachtragskredit für die Bundesanwaltschaft den Entscheid des Parlaments beim Voranschlag 2017 rückgängig machen würde, andererseits wollte Nationalrat Pezzatti (fdp, ZG) ein Präjudiz verhindern. Trotz dem eindringlichen Aufruf von Hanspeter Uster als Vertreter der Aufsichtsbehörde über die Bundesanwaltschaft (AB-BA), auf die Kürzungen zu verzichten, um geplante IT-Investitionen nicht zu verhindern und der grossen Reduktion der Personalkosten bei der Bundesanwaltschaft um 4.5 Prozent pro Stelle Rechnung zu tragen, sprach sich der Nationalrat mit 111 zu 73 Stimmen (1 Enthaltung) gegen den entsprechenden Nachtragskredit aus. Beim FISCAL-IT-Projekt kritisierte die Mehrheit der FK-NR, dass noch unklar sei, welcher Teil des Nachtragskredits dem Technologiefortschritt und welcher den zu optimistischen Einschätzungen der Kosten geschuldet sei und welche Auswirkungen die Ablehnung des Nachtragskredits auf das Projekt haben würde. Franz Grüter (svp, LU) betonte mit Verweis auf einen KPMG-Untersuchungsbericht vor allem die Sorge vor ausufernden Kosten: Der Bericht skizzierte drei Szenarien, die für das Projekt zwischen CHF 43.7 Mio. und 75 Mio. Restkosten vorsehen. Aufgrund zahlreicher offener Fragen bevorzugte seine Fraktion daher eine Behandlung des Kreditantrags im Rahmen des Voranschlags 2018, wenn mehr Informationen vorhanden sein werden. Alois Gmür (cvp, SZ) hingegen betonte, dass selbst die kritische Mehrheit der FK-NR den zusätzlichen Finanzbedarf des Projektes nicht bestreite. Eine Annahme des Nachtragskredits würde entsprechend Sicherheit schaffen und zu einer speditiven Fortführung des Projekts beitragen. Die Mehrheit des Nationalrats – bestehend aus der SVP-, FDP- und Teilen der BDP-Fraktion – folgte jedoch der Finanzkommission und lehnte den Nachtragskredit des FISCAL-IT-Projekts mit 96 zu 89 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Rahmen der Debatte zum Voranschlag 2020 verabschiedete das Parlament auch die **Nachträge II und IIa zum Voranschlag 2019**. Ersteren hatte der Bundesrat im September 2019 vorgestellt: Der Nachtrag II umfasste 13 Kredite in der Höhe von CHF 93 Mio., was abzüglich interner Kompensationen (CHF 2.6 Mio.) und Wertberichtigungen (CHF 2 Mio.) effektive Mehrausgaben von CHF 88.4 Mio. mit sich brachte. Dies entsprach 0.12 Prozent der Ausgaben des Voranschlags 2019, was im langjährigen Durchschnitt lag (2012-2018: 0.15%). Der grösste Beitrag sei die Einlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF; CHF 57 Mio.), welche durch eine Änderung der Verbuchungsmethode begründet sei: Die Erträge der Bewirtschaftung der Nationalstrassen sowie Drittmittel von Kantonen und Gemeinden würden neu via ASTRA in den NAF eingelegt; diese Einlage müsse entsprechend erhöht werden. Um verzögerte Projekte fertigzustellen, sollte auch der Kredit für den Betrieb, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen im Rahmen des NAF um CHF 15 Mio. erhöht werden. Auch in der Sonderrechnung für die Bahninfrastruktur (BIF) sollte der Kredit für den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur für die aktualisierte Planung der

Infrastrukturbetreiber und Seilbahnen um CHF 232 Mio. erhöht werden, wobei ein Teil dieser Kosten im Voranschlagskredit 2020 für den Betrieb kompensiert würde (–CHF 88 Mio.). Für die termingerechte Fertigstellung der Arbeiten am Ceneri-Basistunnel im Rahmen der NEAT forderte der Bundesrat einen zusätzlichen Kredit in der Höhe von CHF 39 Mio. Schliesslich musste der Bund CHF 25 Mio. zusätzlich an die EL zur IV bezahlen, deren Kosten im Jahr 2019 um denselben Betrag höher ausgefallen waren als im Voranschlag budgetiert.

Im Oktober 2019 legte der Bundesrat zudem den **Nachtrag IIa** vor, der zur «Honorierung der gezogenen Solidarbürgschaften für die schweizerische Hochseeschifffahrt» nötig geworden sei, wie die Regierung erklärte. Darin fasste sie das neuste Problem bezüglich der Hochseeschifffahrtsbürgschaften, die Einstellung des Schiffsbetriebs der acht Hochseeschiffe umfassenden Massmariner SA, zusammen. Der Bund verbürge Massmariner-Schiffe noch mit CHF 129 Mio., diese Bürgschaften seien nun nach dem Entscheid zum Verkauf dieser Schiffe gezogen worden. Der Bund sei nun gegenüber der betroffenen Bank zur Zahlung der ausstehenden verbürgten Darlehenssumme bis Februar 2020 verpflichtet.

Letzterer Nachtrag führte in der Nationalratsdebatte in der Wintersession 2020 zu einigen Diskussionen. Zuvor hatte der Ständerat alle Nachträge diskussionslos und stillschweigend angenommen. Bereits in der Kommission sei diese Frage intensiv diskutiert worden, erklärte Alois Gmür (cvp, SZ) im Nationalrat; die Mehrheit sei jedoch zum Schluss gekommen, «dass das Parlament wohl keine Alternative hat, als diesen Nachtragskredit zu bewilligen». Ähnlich formulierten es seine Ratskolleginnen und -kollegen, Ursula Schneider Schüttel (sp, FR) sprach beispielsweise von einer «zähneknirschenden» Zustimmung. Pirmin Schwander (svp, SZ) hingegen stellte den Antrag, im Nachtrag II zum Voranschlag 2019 auf die Genehmigung der Zahlung zu verzichten. Der Bund und die betroffene Bank hätten die Begleichung der ausstehenden Darlehenssummen auf Februar 2020 festgelegt, der Bundesrat solle diese Frist nun neu aushandeln und dadurch der Oberaufsicht und dem Parlament die Möglichkeit geben, die Einsetzung einer PUK zu prüfen. Auch der SVP-Fraktion sei klar, dass man zahlen müsse, erklärte Schwander, man müsse nun aber Halt sagen und der weltweiten Hochseeschifffahrtsbranche ein Zeichen schicken, dass diese künftig die Preise nicht mehr so stark drücken könne. Bundesrat Maurer goutierte dieses Vorgehen keineswegs: «Sie können hier schon die starke Person spielen und sagen: «Wir bezahlen noch nicht!» Aber wir bezahlen ohnehin», betonte er und bat den Nationalrat, den Nachtrag zu bewilligen. Mit 103 zu 52 Stimmen (bei 40 Enthaltungen) folgte die grosse Kammer dieser Bitte. Die SVP sprach sich geschlossen gegen den Nachtrag aus, die SP und vereinzelte Nationalrätinnen und Nationalräte anderer Fraktionen enthielten sich ihrer Stimme.

Genauso wie diesen Nachtrag genehmigte der Nationalrat auch die übrigen, kleineren Ausgaben: unter anderem CHF 3.4 Mio. aufgrund der Erhöhung des Beitragssatzes der Schweiz für das UNO-Budget; CHF 1.7 Mio. für die Arbeitslosenversicherung, da der Bund 2018 einen zu tiefen Beitrag geleistet hatte; CHF 1 Mio. für das IT-Programm Genova, die durch eine Verzögerung von sechs Monaten aufgrund von Stabilitätsmängeln der Software nötig geworden waren; CHF 430'000 aufgrund von Änderungen am Beitragsschlüssel der OECD; CHF 350'000 für die Bundesanwaltschaft, die durch die Untersuchungen im Disziplinarverfahren betreffend Bundesanwalt Michael Lauber nötig geworden waren; sowie CHF 300'000 für die Zollverwaltung aufgrund der Erhöhung des Frontex-Budgets.¹¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschifffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbillets anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs

umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eignerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.¹³

In der Frühjahrssession versuchte das Parlament, die Differenzen zur Bahnreform 2 zu bereinigen. Es ging dabei hauptsächlich um die Frage, welche **Rolle der Preisüberwacher in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs** spielen soll. Der Ständerat beharrte im Februar des Berichtsjahres auf dem von ihm 2011 aufgenommenen Passus, welcher dem Preisüberwacher eine beratende Rolle im Tarifgestaltungsprozess zuschreibt, ihm aber das Veto bezüglich der Tarife entzieht. Der Nationalrat nahm diesen Punkt im März des Berichtsjahres auf. Die Fraktionen wiesen grossmehrheitlich darauf hin, dass es eben zur Rolle des Preisüberwachers gehöre, unbequem zu sein. Es sei aus institutionellen Gründen falsch, dem Preisüberwacher das Veto über die Tarife zu entziehen, da er eine Kontroll- und nicht eine Gestaltungsfunktion innehatte. Nur die CVP/EVP-Fraktion stellte sich hinter die Änderung des Ständerats und unterstützte Bundesrätin Leuthard, welche sich ebenfalls für diese Lösung stark machte. Der Nationalrat lehnte die Änderung des Ständerates mit 151 zu 29 Stimmen ab und gab das Geschäft zurück in die kleine Kammer. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat in der Folge, den Passus zu streichen und die Rolle des Preisüberwachers zu belassen. Der Ständerat folgte seiner Kommission, wies aber darauf hin, dass damit eine Chance verpasst worden sei, den alten Konflikt zwischen dem Preisüberwacher des Bundes und den SBB, welche als Bundesbetrieb unter anderem den Gewinnvorgaben des Bundes Folge leisten und dazu entsprechende Tarife einführen muss, zu beseitigen. Die so bereinigte Vorlage wurde Mitte März des Berichtsjahres in beiden Räten einstimmig angenommen. Per Anfang Dezember schloss der Bundesrat eine Gesetzeslücke, welche das Büssen von Schwarzfahrern betrifft. Das Bundesgericht hatte im Februar 2011 eine Bestimmung zum Büssen von Schwarzfahrern wörtlich ausgelegt, was zur Folge hatte, dass nur jene Schwarzfahrer gebüsst werden konnten, welche über eine Fahrkarte verfügen, diese aber nicht entwertet hatten, nicht aber jene, die gar keine Fahrkarte auf sich trugen. Ab Dezember können auch Schwarzfahrer ohne Billett von den Transportunternehmungen juristisch hieb- und stichfest gebüsst werden.¹⁴

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulats der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden sollte, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.¹⁵

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats, tout comme le Conseil national en 1989, a pris acte du **rapport sur la protection du tracé des voies navigables** présenté par le gouvernement en 1987. Ce dernier, estimant que les grands travaux en matière d'infrastructure routière et ferroviaire seront aptes à répondre à toutes les demandes en matière de trafic, n'envisage pas de projets importants en ce domaine.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a demandé au parlement d'octroyer **un crédit cadre** pour cautionnement **de CHF 350 millions** et d'une durée de dix ans **afin d'assurer un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Selon le gouvernement, une telle politique est indispensable pour assurer les besoins d'approvisionnement de la Suisse de manière indépendante. En période de crise, il serait vital pour la politique de sécurité helvétique de disposer d'un tonnage suffisant. Or, l'effectif des navires suisses est passé, depuis 1985, de 34 à 23 unités, d'où la nécessité d'une politique de cautionnement attractive.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a également adopté le projet du gouvernement d'octroi d'un **crédit cadre** pour cautionnement de CHF 350 millions et d'une durée de dix ans, **afin de garantir un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans son message, le Conseil fédéral a demandé au parlement de renouveler le crédit-cadre de CHF 600 millions qui sert à garantir l'acquisition de cargos naviguant sous le pavillon à croix blanche. L'appui de la Confédération assure l'avenir de la **flotte suisse de haute mer** pour les dix années à venir. Pour le gouvernement, sans cette aide, la marine suisse n'a aucune chance de survivre, car la navigation maritime est fortement subventionnée dans le monde entier. Par cette décision, la Confédération poursuit la politique menée depuis 1959; un soutien qui n'a pas coûté un sou au contribuable, puisque le cautionnement n'a jamais été mis à contribution jusqu'à présent. L'objectif gouvernemental est de maintenir un effectif et une composition adaptés aux nécessités d'un approvisionnement de crise. La flotte suisse de haute mer comprenait, en 2001, 24 unités, essentiellement des vraquiers, six petits cargos mixtes pouvant charger des conteneurs, deux chimiquiers et un tanker.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. En 2002, le parlement avait déjà adopté un tel crédit, d'un montant de CHF 600 millions, afin de faciliter le remplacement graduel sur dix ans des navires suisses et de permettre ainsi le maintien d'une flotte commerciale nationale capable de garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. Actuellement, la flotte compte environ 25 navires représentant une capacité totale de chargement supérieure à 800'000 tonnes. Or, la reprise économique observée depuis 2003 a occasionné une augmentation d'au moins 50% du prix des navires. Par conséquent, près de 75% du crédit alloué par les Chambres a d'ores et déjà été investi et les fonds restants ne suffiront pas pour achever le remplacement. Le renouvellement

approuvé par la Chambre haute vise à accroître le crédit-cadre de CHF 500 millions et à le prolonger de cinq ans de sorte à remédier à cette situation.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé sans discussion, par 153 voix contre 2, le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Cette augmentation de CHF 500 millions du crédit accordé par les chambres en 2002 (CHF 600 millions) constitue une adaptation à la hausse des prix des navires occasionnée par la reprise économique mondiale dès 2003. Le délai pour le renouvellement complet de la flotte commerciale suisse est par ailleurs prolongé de cinq ans.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp,

SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.²⁶

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

Ende August unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Genehmigung von vier Übereinkommen der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)**. Aufgrund des anwachsenden Personen- und Güterverkehrs auf internationalen Gewässern hatte die internationale Gemeinschaft einige Jahre zuvor verstärkte Bestrebungen zum Schutz der Meeresumwelt unternommen. Neben dem Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe aus dem Jahre 1973 wurden dem Parlament mit dem Bunkeröl- und Ballastwasser-Übereinkommen aus den Jahren 2001 respektive 2004 sowie dem Übereinkommen von 2001 zur Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen drei neuere Übereinkommen vorgelegt, die sich ebenfalls einen verstärkten Umweltschutz zum Ziel setzten. Darüber hinaus beantragte der Bundesrat in seiner Botschaft per Änderung des eidgenössischen Schifffahrtsgesetzes eine Kompetenzerweiterung, welche die Regierung ermächtigt, internationale Übereinkommen der IMO künftig eigenständig zu genehmigen. Der Nationalrat, welcher das Geschäft in der Wintersession als Erstrat behandelte, sprach sich einstimmig für beide Anliegen aus.²⁷

Nachdem sich der Nationalrat bereits im Vorjahr einstimmig für die **Genehmigung von vier Übereinkommen der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)** zur Verringerung der Meeresverschmutzung ausgesprochen hatte, folgte die kleine Kammer diesem Entscheid in der Frühjahrsession geschlossen, wonach die Genehmigung der Übereinkommen sowie eine entsprechende Änderung des eidgenössischen Schifffahrtsgesetzes auch die Schlussabstimmungen in den Räten beinahe ohne Gegenstimmen passierte.²⁸

1) SGT, 15.6.93; Bund, 26.6. und 19.8.93.

2) BO CE, 2010, p. 726 s. et 1009; BO CN, 2010, p. 1209 ss. et 1674.

3) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.

4) BO CE, 2010, p. 995.

5) Presse vom 6.7.93; SGT, 23.10.93.

6) AS, 1995, S. 4088; Bund, 16.3.95; BaZ, 24.8.95.; Amt. Bull. NR, 1995, S. 1015; Amt. Bull. NR, 1995, S. 616f.; Amt. Bull. StR, 1995, S. 350; Amt. Bull. StR, 1995, S. 441

7) Amt. Bull. NR, 1999, S. 1214ff.; Amt. Bull. NR, 1999, S. 1723; Amt. Bull. NR, 1999, S. 2310f.; Amt. Bull. StR, 1999, S. 225ff.; Amt. Bull. StR, 1999, S. 718ff.; Amt. Bull. StR, 1999, S. 994; BBI, IX, 1999, S. 8758ff.; BBI, V, 1998, S. 5433ff.; BBI, 1999, S. 8758 ff.17

8) AB NR, 2014, S. 1003 ff.; AB SR, 2014, S. 449 ff.; BBI, 2014, S. 5205 ff.; Medienmitteilung SECO vom 28.11.2014.pdf

9) AB SR, 2017, S. 347 ff.; TA, 3.4.17; AZ, LZ, NZZ, 19.5.17

10) AB NR, 2017, S. 795 ff.; NZZ, TA, 1.6.17

11) AB NR, 2019, S. 2058 ff.; AB SR, 2019, S. 1021 ff.; Nachtrag II zum Voranschlag 2019; Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019

12) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.

13) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (Ing. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).

14) BBI, 2005, S. 2415, AB SR, 2012, S. 31 und 267, AB NR, 2012, S. 256 und 551.; NZZ, 18.10.

15) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.

16) BO CE, 1990, p.636ss.; Suisse, 14.3.90; AT, 22.8.90; NF, 24.10.90.

17) FF, 1992, I, p. 1 ss.; Presse du 7.11.91.

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 03.12.2012

MARLÈNE GERBER

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 22.03.2013

MARLÈNE GERBER

- 18) BO CE, 1992, p. 174 s.; BO CN, 1992, p. 820 s.; FF, 1992, III, p. 976; NZZ, 19.2 et 25.6.92; BaZ et SGT, 12.3.92.
19) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
20) FF, 2002, p. 884 ss.; presse du 8.11.01.
21) FF, 2007, p. 4949 ss.; BO CE, 2007, p. 1008 s.
22) BO CN, 2008, p. 3 ss.
23) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.
24) BO CN, 2010, p. 995.
25) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.
26) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBI, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17
27) BBI, 2012, S. 8639 ff., 8677 f., 8679 f. und 8681 ff., AB NR, 2012, S. 1945 ff.
28) AB SR, 2013, S. 55 f. und 366; AB NR, 2013, S. 538; BBI, 2013, S. 2479 f.