

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Français, Olivier (fdp/plr, VD) 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

Flückiger, Bernadette
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2021 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Öffentliche Finanzen	1
Voranschlag	1
Infrastruktur und Lebensraum	3
Verkehr und Kommunikation	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
DEZA	Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
DDC	Direction du développement et de la coopération
PME	petites et moyennes entreprises
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Allgemeine Chronik

Öffentliche Finanzen

Voranschlag

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.11.2021
ANJA HEIDELBERGER

Zu Beginn der Wintersession 2021 setzte sich der **Ständerat** mit dem **Voranschlag der Eidgenossenschaft 2022 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025** auseinander. Insgesamt lagen der kleinen Kammer neun Minderheitsanträge vor, welche sie jedoch allesamt ablehnte: Durchgehend folgte der Ständerat seiner Kommissionsmehrheit. Diese hatte ihrerseits zahlreiche Abweichungen vom bundesrätlichen Voranschlag vorgeschlagen, wobei sich die Kommissionsmehrheit grösstenteils grosszügiger zeigte als die Regierung.

Die grössten Diskussionen löste dabei der Vorschlag der Kommissionsmehrheit aus, die **Einlage in den BIF** für das Jahr 2022 sowie für die Finanzplanjahre um CHF 233 Mio. zu erhöhen und dem BIF damit den gesamten Bundesanteil am Nettoertrag der LSWA zukommen zu lassen – wie es bereits in den Jahren 2020 und 2021 geschehen war. Kommissionssprecher Hegglin (mitte, ZG) begründete diesen Antrag damit, dass die «Liquidität und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [auf diese Weise] sichergestellt» und der Spielraum des Fonds erhöht werden könne. Dies sei gemäss Olivier Français (fdp, VD) nötig, weil der BIF bisher zu wenig stark gespeist worden sei und es zudem Corona-bedingt zu einem Einnahmerückgang gekommen sei. Minderheitensprecher Hansjörg Knecht (svp, AG) und Finanzminister Maurer machten jedoch weder im Voranschlags- noch in den Finanzplanjahren einen entsprechenden Handlungsbedarf aus. Bevor der BIF-Kredit erhöht werde, brauche es eine Gesamtauslegeordnung über Bedürfnisse und Finanzierungsquellen, forderte der Finanzminister und empfahl, auf die Aufstockung zu verzichten. Der Ständerat folgte jedoch mit 27 zu 16 Stimmen der Kommissionsmehrheit.

Damit das Bundesbudget durch diese Erhöhung nicht aus den Fugen gerät – durch diese Aufstockung würde die Schuldenbremse voraussichtlich nicht mehr eingehalten werden können –, beantragte die Kommissionsmehrheit überdies, verschiedene Kredite beim Bundesamt für Verkehr zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Höhe von CHF 215 Mio. ausserordentlich zu verbuchen. Dies sei insofern gerechtfertigt, als andere Corona-bedingten Kosten ebenfalls auf dem Amortisationskonto verbucht würden, argumentierte der Kommissionssprecher. Gegen den Willen des Bundesrates und der Minderheit Knecht sprach sich der Ständerat für diese Massnahme aus.

Zu grösseren Diskussionen Anlass gab auch der Antrag der Kommissionsmehrheit, CHF 100'000 vom Konto der DEZA dem Bundesamt für Raumentwicklung zu übertragen und diese mittels der Planungsgrössen dem **Förderprogramm zur Erreichung von nachhaltigen Entwicklungszielen** «Swiss Triple Impact» zuzuschreiben. Eine Minderheit II Thorens Goumaz (gp, VD) wollte gar noch einen Schritt weitergehen und das Budget des ARE um CHF 800'000 erhöhen. Die Schweiz habe sich zur Erreichung der «Sustainable Development Goals» der UNO verpflichtet und müsse jetzt folglich auch die Projekte zum Erreichen dieser Ziele unterstützen, begründete die Minderheitensprecherin ihren Antrag. So habe der Bundesrat zwar die Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030 geschaffen, dieser aber nicht die nötigen Mittel zukommen lassen. Eine weitere Minderheit I Knecht wollte auf beide Erhöhungen verzichten, da das ARE bereits über die nötigen Mittel verfüge, um entsprechende Projekte umzusetzen. Finanzminister Maurer verwies auf «Dutzende von Budgetpositionen, die sich mit dem Klimaschutz, mit dem Netto-null-Ziel 2050 und mit dem Zwischenziel 2030 beschäftigen». Der Bundesrat nehme somit die Klimapolitik und den Klimawandel «sehr ernst». Wichtig sei aber, dass Projekte umgesetzt, nicht dass Kredite zur Schaffung zusätzlicher Projekte gesprochen würden. Der Ständerat entschied sich für den Vorschlag der Kommissionsmehrheit anstelle der Minderheit II (31 zu 14 Stimmen) oder der Minderheit I (23 zu 21 Stimmen).

Wie Bundesrat Maurer angetönt hatte, hingen verschiedene weitere Kredite 2022 mit dem Klimawandel zusammen. So wollte die Kommissionsmehrheit etwa auch das Globalbudget des Bundesamtes für Energie um CHF 1.45 Mio. sowie den Kredit für das Programm Energie Schweiz um CHF 4.15 Mio. erhöhen. Trotz Ablehnung des CO₂-Gesetzes sei die gesetzliche Grundlage vorhanden, um «Hausbesitzer bei der Umstellung ihrer Heizungsanlagen» und KMU bezüglich thermischer und elektrischer Effizienz und Innovation zu beraten, betonte Kommissionssprecher Hegglin. Minderheitensprecher Knecht, der auf die Erhöhung der entsprechenden Kredite verzichten wollte, wehrte sich jedoch dagegen, nach der Ablehnung an der Urne

«einfach neue Aufgaben durch die Hintertür» zu beschliessen – zuerst brauche es dafür eine neue Vorlage. Der Finanzminister verwies ergänzend auf die Zuständigkeit der Gemeinden und Kantone bei der Beratung und Unterstützung der KMU. Mit 23 zu 21 Stimmen folgte der Ständerat dennoch knapp seiner Kommissionsmehrheit und hiess die Erhöhung gut.

Als weitere klimabedingte Massnahme beabsichtigte die Kommissionsmehrheit, das Globalbudget des Bundesamtes für Meteorologie um CHF 1.24 Mio. zu erhöhen, um die Projekte zur nationalen (Owarna) und grenzüberschreitenden Wetterwarnung (Destination Earth) zu verbessern – der Einsatz der Krediterhöhung für die entsprechenden Projekte wurde in den Planungsgrössen festgehalten. Dies sei aufgrund der sich häufenden Wetterphänomene nötig. Mit 25 zu 11 Stimmen (bei 1 Enthaltung) sprach sich der Ständerat erneut gegen den Willen des Finanzministers für die Änderung aus.

Auch in **weiteren Bereichen** nahm der Ständerat auf Antrag seiner Finanzkommission Aufstockungen vor, etwa bei den Sportverbänden, bei denen für CHF 660'000 eine unabhängige nationale Anlauf- und Meldestelle für Misshandlungen im Schweizer Sport geschaffen werden soll, oder in der Landwirtschaft. Dort sollen die Zulagen für die Milchwirtschaft um CHF 8 Mio. und die Beihilfen für Pflanzenbau um 7 Mio. aufgestockt werden, um die Senkung der Verkäsungszulage zu verhindern respektive um die Beibehaltung des höheren Einzelkulturbeitrages zu finanzieren.

Eine Kürzung beantragte die FK-SR hingegen bei den **Personalausgaben**: Im Voranschlagsjahr sowie in den Finanzplanjahren sollen beim Bundespersonal Querschnittskürzungen in der Höhe von CHF 21 Mio. gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag vorgenommen werden. Kommissionssprecher Hegglin betonte in der Begründung des Mehrheitsantrags, dass auch mit diesen Kürzungen im Jahr 2022 noch immer über 300 Stellen geschaffen werden könnten, die Kommissionsmehrheit jedoch das grosse Wachstum der Personalkosten um 1.6 Prozent (inklusive Teuerung) verhindern wolle. Dieses Wachstum könne «nicht mit zusätzlichen Aufgaben begründet werden». Stattdessen solle der Bundesrat «in der Personalplanung entsprechend Prioritäten» setzen. Eine Minderheit I Knecht wollte diese Kürzungen in den Finanzplanjahren überdies auf CHF 121 Mio. (2023) bis CHF 286 Mio. (2025) erhöhen, was der Minderheitensprecher einerseits mit den hohen Kosten der Corona-Pandemie, andererseits mit den Folgekosten von neuen Stellen und der steigenden Schwerfälligkeit der Verwaltung begründete. Eine Minderheit II Herzog (sp, BS) verlangte, gänzlich auf die Kürzungen zu verzichten, und bezeichnete den Minderheitsantrag Knecht, der 2'000–3'000 Stellen koste, als «einen unverantwortlichen Kahlschlag beim Personal». Finanzminister Maurer stritt nicht ab, dass eine Kürzung der Personalkosten um 3.3 Promille, wie sie die Kommissionsmehrheit beantragte, möglich wäre. Jedoch brauche es nur schon zur Umsetzung der durch den Ständerat beschlossenen Mehrausgaben schätzungsweise 15 Stellen – das Parlament sei somit durchaus mitverantwortlich für den Anstieg der Stellenzahl. Für eine allfällige Umsetzung der Minderheit Knecht benötige es überdies einen politischen Auftrag, der vorgebe, wo diese Stellen gekürzt werden sollen. Dazu kam es (vorerst) aber nicht: Mit 26 zu 17 Stimmen (bei 1 Enthaltung) und 30 zu 14 Stimmen setzte sich der Mehrheitsantrag gegen die Minderheit II sowie die Minderheit I durch.

In der **Gesamtabstimmung** nahm der Ständerat den Voranschlag 2022 mit 39 zu 5 Stimmen deutlich an. Auch die Bundesbeschlüsse über die Planungsgrössen im Voranschlag 2022, über den Finanzplan für die Jahre 2023 bis 2025 für die Entnahmen aus dem Bahninfrastrukturfonds für das Jahr 2022 sowie für die Entnahmen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsverbandsfonds für das Jahr 2022 wurden kaum bestritten.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beriet in der Wintersession 2021 den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**. Olivier François (fdp, VD) stellte die Vorlage vor, die in der kleinen Kammer unumstritten war. Er wies auf die Bedeutung des regionalen Personenverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin, sichere dieser doch auf über 1'400 öffentlichen Verkehrslinien die täglichen Fahrten von rund 2.5 Millionen Menschen. Er bat sodann im Namen der KVF-SR, auf die Vorlage einzutreten und diese gemäss dem Beschluss des Nationalrates anzunehmen. Die kleine Kammer kam diesem Ansinnen nach und sprach sich einstimmig für die Annahme des Entwurfs aus.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ende Juni 2022 präsentierte der Bundesrat seine Langfriststrategie **«Bahn 2050»**. Für den Bundesrat stand dabei vor allem der Ausbau des Bahnangebots auf kurzen und mittleren Distanzen im Vordergrund, da er in diesen Bereichen das grösste Potenzial zur Verlagerung auf die Schiene sah. Konkret wollte er die «Stärkung des S-Bahn-Verkehrs, einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge oder neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen» anstreben. Das Ziel liege darin, die mit dem Zug zurückgelegten Personenkilometer von 26 auf 38 Milliarden jährlich zu erhöhen, ergänzte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga gegenüber den Medien. Im Fernverkehr solle ein Ausbau in Form von Fahrzeitverkürzungen dort erfolgen, wo die Eisenbahn gegenüber der Strasse noch nicht wettbewerbsfähig sei. Im Güterverkehr solle der Zugang zur Bahn durch neue intermodale Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen gestärkt werden. Daneben plane der Bundesrat auch Anpassungen an bereits geplanten Ausbausritten, wie etwa die Erweiterung des Lötschberg-Basistunnels auf zwei Spuren. Die Vorschläge wurden bis Mitte Oktober 2022 in die Vernehmlassung geschickt.

Während dieses Konzept in den Deutschschweizer Medien keine hohen Wellen schlug und einzig darauf hingewiesen wurde, dass diese kleineren Schritte keine grosse Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bewirken würden, zeigte man sich in der Romandie enttäuscht über den bundesrätlichen Vorschlag: Olivier François (fdp, VD) bedauerte, dass keine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne geplant sei, zumal sich die Westschweiz schon sehr lange dafür einsetze. Diese Verkürzung sei notwendig, damit der Schienenverkehr mit dem Strassenverkehr konkurrenzfähig werde. Ausserdem bedrohe dieses «Bahnnetz der zwei Geschwindigkeiten» (Westschweiz vs. Deutschschweiz) auf längere Sicht den nationalen Zusammenhalt.³

1) AB SR, 2021, S. 1106 ff.

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

3) Medienmitteilung Bundesrat vom 22.6.22; 24H, AZ, CdT, LT, Lib, NZZ, 23.6.22; AZ, 25.6.22; 24H, 27.6.22