

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Giezendanner, Benjamin (svp/udc, AG) NR/CN
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

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
AFF	Administration fédérale des finances

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch

zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.

Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an.²

Im April respektive im Mai 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR je eine gleichlautende **Motion betreffend die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Covid-19-Krise** ein (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593). Die Motionen forderten, dass der Bund dem gebeutelten öffentlichen Verkehr – namentlich in den Bereichen Fernverkehr, touristischer Verkehr und Ortsverkehr – für das Jahr 2021 wie schon im Vorjahr eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen solle. Dabei sollten die im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) für das Jahr 2020 beschlossenen Hilfen für den touristischen Verkehr und den Ortsverkehr auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden, während für den Fernverkehr eine neue Lösung gefunden werden müsse. In der nationalrätlichen Kommission hatte sich eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) gegen den Vorstoss ausgesprochen, aus der ständerätlichen Kommission gab es keinen Antrag auf Ablehnung.

Der Bundesrat stellte sich gegen die Motionen. Er argumentierte, dass grundsätzlich die Gemeinden und Kantone für den Ortsverkehr zuständig seien. Von diesem Prinzip sei man zwar im Vorjahr abgewichen, auf eine erneute Ausnahme solle nun aber verzichtet werden. Im Bereich des Fernverkehrs seien das UVEK und die EFV zudem bereits daran, geeignete Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB zu prüfen. Beim touristischen Verkehr schliesslich sei keine finanzielle Unterstützung angebracht.

MOTION
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte diskutierten die Motionen in der Sommersession 2021. Der Ständerat nahm sie mit 36 zu 3 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Im Nationalrat, wo die Motion zusammen mit der Motion der KVF-NR zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise behandelt wurde, argumentierten Kurt Fluri (fdp, SO) und Jon Pult (sp, GR) für die Kommission, dass die Transportunternehmen des Orts- und des touristischen Verkehrs teilweise keine Reserven mehr hätten und daher keine weiteren Ausfälle mehr verkraften könnten. Benjamin Giezendanner argumentierte im Namen der ablehnenden Minderheit, dass sich der Ortsverkehr und der touristische Verkehr von selber wieder erholen würden. Ausserdem sei es sinnvoll, wenn das Angebot im touristischen Verkehr nun etwas zurückgehe und sich damit Angebot und Nachfrage wieder einpendelten. Es könne nicht angehen, «dass man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert». Der Fernverkehr schliesslich könne sich auf seine Reserven stützen. Die Mehrheit des Nationalrates war aber anderer Ansicht und wollte die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Er nahm die Motion mit 134 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion sowie von einem FDP-Mitglied.³

MOTION

DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR reichte im August 2021 eine **Motion zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr** ein. Die Umsetzung des Anliegens solle in Absprache mit den Kantonen, den Gemeinden und der Branche des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Zudem verlangte die Kommission, dass die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr zeitnah aufgehoben wird und die Mehreinnahmen, die dadurch entstehen, zur Förderung des nicht fossil betriebenen öffentlichen Verkehrs eingesetzt wird. Die Motion nahm Bezug auf einen Bericht in Erfüllung des Postulats der KVF-NR (19.3000) mit dem Titel «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Eine Kommissionsminderheit Pieren (svp, BE) lehnte die Motion ab; der Bundesrat beantragte hingegen deren Annahme.

Der Nationalrat behandelte den Vorstoss in der Wintersession 2021. Im Namen der Kommissionsmehrheit argumentierte Jon Pult (sp, GR), dass die Dekarbonisierung des Busverkehrs in der Schweiz weiter vorangebracht werden müsse. Die Finanzierung sei dabei der entscheidende Faktor. Viele Gemeinden und Kantone könnten sich die Dekarbonisierung nicht leisten, deshalb brauche es dafür ein Gesamtkonzept des Bundes. Zudem kritisierte Pult, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die heute Dieselbusse einsetzen, durch die Rückerstattung der Mineralölsteuer subventioniert würden. Dieser Fehlanreiz solle aus klimapolitischen Gründen behoben werden. Benjamin Giezendanner (svp, AG) hingegen stand dem Vorstoss kritisch gegenüber. Zum einen sei die mit der Motion geplante Dekarbonisierung nicht technologieneutral, da eine eigentliche «Elektrifizierung» gefordert werde. Zum anderen brauche diese sehr viel Strom, der in der Schweiz ohnehin schon knapp sei. Nach diesen Ausführungen entschied sich der Nationalrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und nahm die Motion mit 119 zu 55 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sprachen sich drei Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motion aus.⁴

BUNDESRAATSGESCHÄFT

DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beugten sich in der Wintersession 2021 über das **zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Im **Nationalrat** lag ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor. Benjamin Giezendanner (svp, AG) erläuterte für diese Minderheit, dass ihm vor allem die geplante weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ein Dorn im Auge sei. Hier gehe es nicht mehr darum, Covid-19-bedingte Ausfälle auszugleichen, sondern darum, «strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo». Der Nationalrat lehnte den Nichteintretensantrag der Minderheit jedoch ab. Ebenso erging es weiteren Minderheitsanträgen von linker und rechter Seite, welche eine Fortführung der Unterstützungsmassnahmen bis mindestens Ende 2022 (Pult; sp, GR) respektive eine kürzere Dauer der Unterstützung des touristischen Verkehrs (Giezendanner) verlangt hatten. Angenommen wurde hingegen ein weiterer Antrag Giezendanner, wonach die Betreiber touristischer Angebote zuerst alle Reserven aufbrauchen müssen, bevor sie Unterstützungsleistungen erhalten. Einstimmig angenommen wurde auch ein Antrag Romano (mitte, TI), die Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 131 zu 47 Stimmen bei 7 Enthaltungen deutlich an. Lediglich in der SVP-Fraktion gab es eine Nein-Mehrheit.

Der **Ständerat** befasste sich rund eine Woche später mit der Vorlage und folgte dem

Nationalrat in fast allen Punkten. Einzig zu den Reserven der Betreiber touristischer Angebote vertrat die kleine Kammer eine andere Meinung. Sie entschied, dass diese Anbieter bereits Unterstützung erhalten sollen, wenn die Ausfälle grösser sind als ein Drittel der zwischen 2017 und 2019 gebildeten Reserven.

Diese Differenz konnte bereits zwei Tage später behoben werden, als der Nationalrat der Version des Ständerates folgte. Die beiden Räte stimmten der Vorlage in den **Schlussabstimmungen** deutlich zu. Die grosse Kammer tat dies mit 145 zu 44 Stimmen bei 6 Enthaltungen, die kleine Kammer mit 40 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.⁵

POSTULAT

DATUM: 03.03.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrssession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsysteem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.⁶

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.

3) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 630 f.

4) AB NR, 2021, S. 2206 ff.

5) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB NR, 2021, S. 2461 ff.; AB NR, 2021, S. 2530; AB NR, 2021, S. 2757; AB SR, 2021, S. 1229 ff.; AB SR, 2021, S. 1347; AB SR, 2021, S. 1445

6) AB NR, 2022, S. 152 f.