

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Häberli-Koller, Brigitte (cvp/pdc, TG) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2017 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CDG-CE</b>	Commission de gestion du Conseil des Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

### Verkehr und Kommunikation

#### Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

BERICHT  
DATUM: 31.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Verkehrspolitik war im Jahr 2020, wie andere Politikfelder auch, massgeblich von der Corona-Pandemie beeinflusst. Der **öffentliche Verkehr** litt stark unter der Krise respektive dem mangelnden Passagieraufkommen. In der Folge gleiste der Bundesrat rasch Massnahmen auf, um dem Verkehrssektor unter die Arme zu greifen. Für den öffentlichen Verkehr, inklusive touristische Angebote wie etwa die Schifffahrt oder Seilbahnen, verabschiedete das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Dieses war in den Räten unbestritten und brachte dem öffentlichen Verkehr eine Hilfe in der Höhe von rund CHF 900 Mio. Umstrittener war die Unterstützung für die ebenfalls gebeutelte Luftfahrtbranche. In beiden Räten gingen Anträge von links-grüner Seite ein, um die Kredite an klimapolitische Auflagen zu binden. Diese fanden aber ausserhalb des links-grünen Lagers keine Zustimmung. Schliesslich wurden im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.275 Mrd. für die **Luftverkehrsunternehmen** und CHF 600 Mio. für flugnahe Betriebe sowie ein Nachtragskredit über 600 Mio. für flugnahe Betriebe gewährt. Auch in der Presse fand die Unterstützung für die Luftfahrtbranche einige Beachtung. Währenddem die Unterstützung generell begrüsst wurde, waren einige Zeitungen der Ansicht, dass es der Bundesrat und das Parlament verpasst hätten, den Fluggesellschaften dafür auch Bedingungen zu stellen.

Die **Postauto-Affäre**, die 2018 ans Licht gekommen war, beschäftigte die Schweizer Politik auch im Jahr 2020 noch. Der Bundesrat äusserte sich im Februar 2020 zum ausführlichen Bericht der GPK-SR in dieser Angelegenheit und kam zum Schluss, dass die Governance-Strukturen des Bundes funktioniert hätten, zumal es das BAV gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der Postauto AG überhaupt erst aufgedeckt habe. Zudem sah der Bundesrat keinen grossen Handlungsbedarf hinsichtlich der strategischen Ziele für die Postauto AG. Im Zuge der Postauto-Affäre wurden 2020 auch vier Postulate (Po. 19.4385; Po. 19.4387; Po. 19.4388 und Po. 19.4389) angenommen. In diesen wurde eine Prüfung verschiedenster Bereiche und Kompetenzen im regionalen Personenverkehr gefordert sowie eine Gesamtsicht zur Postauto-Affäre verlangt. Noch während der politischen Aufarbeitung dieser Problematik wurden im Jahr 2020 weitere Ungereimtheiten bei anderen Anbietern im öffentlichen Verkehr publik: So mussten die BLS, die SBB sowie die Verkehrsbetriebe Luzern mehrere Millionen Franken an zu viel erhaltenen Subventionen zurückerstatten, wie die Medien berichteten.

Ein erfreulicheres Ereignis stellte hingegen die **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** dar. In den Medien wurde ausführlich über den Festakt berichtet, der aufgrund der Corona-Krise leider nur in einem kleinen Rahmen über die Bühne gehen durfte. Der Ceneri-Basistunnel sei für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und insbesondere für die Vollendung der NEAT von immenser Bedeutung, resümierten die Medien. Zudem sei er auch für den Zusammenhalt der beiden Tessiner Kantonsteile Sopraceneri und Sottoceneri von grossem Belang.

Schliesslich bewegte auch die **fünfte Generation des Mobilfunkstandards (5G)** die Gemüter der Politikerinnen und Politiker, der Medien und der Bevölkerung. Im November 2019 war ein lange erwarteter Bericht der Expertengruppe «Mobilfunk und Strahlung» detailliert auf die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung eingegangen. Der Bericht hielt fest, dass nicht abschliessend ausgeschlossen werden könne, dass die Strahlung von 5G gesundheitsschädlich sei. Zur Kernfrage einer allfälligen Anpassung der geltenden vorsorglichen Anlagegrenzwerte für Mobilfunkantennen und zur Weiterentwicklung des Mobilfunknetzes hatte sich die Arbeitsgruppe in der Folge nicht einigen können. Sie gab deshalb dazu keine Empfehlung ab, sondern skizzierte lediglich fünf Optionen, wie der Ausbau von 5G und die damit einhergehenden Auswirkungen aussehen könnten. Sie schlug aber sechs begleitende Massnahmen zum Umgang mit Mobilfunk vor. Der Bundesrat legte sodann im April 2020 das weitere Vorgehen in Sachen Mobilfunk und 5G fest. In diesem Rahmen beschloss er die Umsetzung der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem sollte das UVEK eine Vollzugshilfe für den

Umgang mit den neuen adaptiven 5G-Antennen erarbeiten. Auch versprach der Bundesrat das Postulat Häberli-Koller (cvp, TG; Po. 19.4043) zu erfüllen, welches den Aufbau eines nachhaltigen Mobilfunknetzes verlangte, das einerseits einen optimalen Schutz vor Strahlung gewährleisten, andererseits aber auch die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien innert einer vernünftigen Frist ermöglichen müsse. Bezüglich der Strahlung entschied der Bundesrat weiter, die Anlagegrenzwerte nicht zu lockern. Die Medien werteten dieses Vorgehen als Stillstand, während aus der Bevölkerung weiterhin kritische Stimmen zu vernehmen waren: So befanden sich zu diesem Zeitpunkt zwei 5G-kritische Volksinitiativen im Stadium der Unterschriftensammlung und im Januar 2020 war es in verschiedenen Städten auch zu Demonstrationen gegen diese neue Technologie gekommen. Im Berichtsjahr wurde sodann auch seitens einiger Kantone Kritik am Aufbau des 5G-Netzes laut; die Kantone Neuenburg und Genf reichten je eine Standesinitiative zu einem 5G-Moratorium ein.

In den Medien fanden die Themenbereiche Verkehr und Kommunikation etwas weniger Beachtung als in den Jahren zuvor. Insgesamt befassten sich im Jahr 2020 ca. 6 Prozent aller von APS erfassten Artikel mit diesen beiden Themen, in 2019 waren es noch ca. 8.5 Prozent gewesen.<sup>1</sup>

### **Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr**

**MOTION**  
DATUM: 13.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR bezüglich eines **Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen**, welche im Juni 2017 im Nationalrat angenommen worden war, fand auch im Ständerat eine Mehrheit. Zwar wollte eine Mehrheit der KVF-SR die Motion ablehnen, doch eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) beantragte die Annahme und konnte sich in der Debatte mit 28 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) durchsetzen.<sup>2</sup>

---

1) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation  
2) AB SR, 2017, S. 593 ff.