

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 19.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr |
| Akteure | Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2022 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2019 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Grundlagen der Staatsordnung | 1 |
| Institutionen und Volksrechte | 1 |
| Regierungspolitik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 2 |
| Verkehr und Kommunikation | 2 |
| Strassenverkehr | 4 |
| Eisenbahn | 4 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 5 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|--|
| EJPD | Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement |
| EFD | Eidgenössisches Finanzdepartement |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| VBS | Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport |
| UNO | Organisation der Vereinten Nationen |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| GPK | Die Geschäftsprüfungskommissionen |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| GPK-SR | Geschäftsprüfungskommission des Ständerates |
| ARE | Bundesamt für Raumentwicklung |
| EDI | Eidgenössisches Departement des Inneren |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| EDA | Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten |
| WBF | Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung |
| STEP | Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur |
| BLS | Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn |
| BK | Bundeskanzlei |
| Fedpol | Bundesamt für Polizei |

| | |
|---------------|---|
| DFJP | Département fédéral de justice et police |
| DFF | Département fédéral des finances |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| DDPS | Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports |
| ONU | Organisation des Nations unies |
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CdG | Les Commissions de gestion |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| CDG-CE | Commission de gestion du Conseil des Etats |
| ARE | Office fédéral du développement territorial |
| DFI | Département fédéral de l'intérieur |
| OFT | Office fédéral des transports |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| DFAE | Département fédéral des affaires étrangères |
| DEFR | Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche |
| PRODES | Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire |
| BLS | Chemin de fer du Lötschberg |
| ChF | Chancellerie fédérale |
| Fedpol | Office fédéral de la police |

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Regierungspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.2020
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession 2020 genehmigten die Räte den von der Regierung Ende Februar 2020 vorgelegten **Geschäftsbericht des Bundesrates 2019**.

Erich von Siebenthal (svp, BE) berichtete im **Nationalrat** für die GPK und dankte den Subkommissionen und den verschiedenen Departementsverantwortlichen, dass die Anhörungen zu den einzelnen Bereichen im Bericht trotz Corona-Krise durchgeführt werden konnten. Die Bewältigung der Pandemie sei dabei ein «zentrales Querschnittsthema» gewesen und die Erfahrungen der verschiedenen Verantwortlichen in der Krise hätten nicht zuletzt zum Beschluss der GPK geführt, den Umgang der Bundesbehörden mit der Covid-19-Pandemie näher zu beleuchten. Für die Subkommission, die sich hinsichtlich Geschäftsbericht mit den Departementen EDI und UVEK befasst hatte, ergriff Thomas de Courten (svp, BL) das Wort. Im EDI sei das Erreichen der wichtigsten Legislatur-Ziele im Bereich der Altersvorsorge (Stabilisierung der AHV, Definition der Eckwerte für die BVG-Reform, Modernisierung der Aufsicht über die erste Säule) auf gutem Weg. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs zwecks qualitativ hochwertigen Mobilitätslösungen sei hingegen noch nicht optimal umgesetzt, weil vor allem die Qualität im Personenverkehr nicht genüge. Alfred Heer (svp, ZH) sprach für die Subkommission, die sich bei der Evaluation des Geschäftsberichts mit dem EJPD und der BK beschäftigt hatte. Die Subkommission habe sich mit der Umsetzung des neuen Asylgesetzes und den entsprechenden Auswirkungen für das Bundesverwaltungsgericht auseinandergesetzt. Die Untersuchungen seien noch nicht abgeschlossen, aber es zeigten sich «systemimmanente» Probleme, da 16.8 Prozent der Fälle vom Gericht zurückgewiesen würden. Zudem habe die GPK bei einem Besuch des Asylzentrums in Boudry Verbesserungen in Asylunterkünften verlangt, damit die Privatsphäre von Asylsuchenden besser gewährleistet werde. Zudem habe sich die Subkommission mit dem EJPD zur Rechtmässigkeit des Epidemiegengesetzes unterhalten. Mit der Bundeskanzlei habe sich die Subkommission zum Thema E-Voting ausgetauscht. Die GPK schaue, dass das «Debakel» rund um das System der Post «nicht im Chaos endet», so Heer. Auch Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga fasste den Bericht kurz zusammen. Sie verstehe, dass der Rat wohl lieber Informationen zum aktuellen Pandemie-Jahr 2020 hätte, der Bericht beziehe sich aber auf das Jahr 2019, «das [den Parlamentsmitgliedern] vielleicht auch schon weit weg erscheint». Der Bundesrat habe aber 2019 sehr viele wichtige Botschaften verabschiedet. Die grosse Kammer nahm in der Folge diskussionslos Kenntnis vom Bericht und stimmte dem entsprechenden Bundesbeschluss zu.

Auch im **Ständerat** berichtete tags darauf zuerst die Kommissionssprecherin für die GPK. Auch Maya Graf (gp, BL) betonte, wie schwierig es gewesen sei, die Oberaufsicht in Krisenzeiten wahrzunehmen. Auch sie verwies auf die notwendige Aufarbeitung der Krise und bedankte sich bei der Bundeskanzlei, die daran sei, den entsprechenden Auftrag umzusetzen. Für die Subkommission EDA/VBS hob Charles Juillard (mitte, JU) die Pläne des Bundesrats hervor, den UNO-Sitz Genf mit Hilfe von «Science Diplomacy» zu stärken. Betont werden müsse zudem, wie gut es dem EDA während der Pandemie bisher gelungen sei, Auslandschweizerinnen und Auslandschweizer zu betreuen. Im VBS habe das Problem «Mitholz» zu reden gegeben, welches von der GPK weiter beobachtet werde. Auch über den Stand der Diskussionen zu «Cyberdefense» habe man sich informiert. Hier sei insbesondere die Zusammenarbeit mit der Forschung begrüßenswert. Matthias Michel (fdp, ZG) hob für die Subkommission EFD/WBF die Punkte E-Government und Regulierungskosten hervor. Bei ersterem habe man noch «Luft nach oben». Die Pandemie habe unter anderem gezeigt, wie wichtig die Digitalisierung und eine bessere Koordination zwischen den Departementen aber auch zwischen Verwaltung und Bevölkerung sei. Hinsichtlich Regulierung habe sich die GPK unter anderem für die Resultate eines Monitorings interessiert, das gezeigt habe, dass zwei Drittel der befragten Unternehmen finden, dass die bürokratische Belastung gestiegen sei. Hier sei der Bundesrat daran, Gegensteuer zu geben, was die GPK begrüße. Marco Chiesa (svp, TI) fasste die Erkenntnisse der Subkommission EDI/UVEK zusammen. Wie sein Nationalratskollege berichtete auch Chiesa über den Stand der Reformen in den Sozialwerken. Die Auswirkungen von Covid auf die AHV seien allerdings noch schwer abschätzbar. Im UVEK habe sich die GPK versichert, dass die Umsetzung des «Aktionsplans Biodiversität Schweiz» zwar verspätet, aber auf gutem Weg sei. Die Ziele für mehr Biodiversität seien freilich «de loin pas encore suffisants», so Chiesa.

Daniel Fässler (mitte, AI) ergriff schliesslich das Wort für die Subkommission EJPD/BK. Im EJPD habe sich die GPK insbesondere zum Thema Kriminalitätsbekämpfung informiert. Das Fedpol ermittle unter der Leitung der Bundesanwaltschaft in nicht weniger als 70 Terrorstrafverfahren. Innerhalb der BK begrüsse die GPK die Bestrebungen einer stärkeren Koordination und departementsübergreifenden Lenkung digitaler Entwicklungen. Auch in der kleinen Kammer fasste die Bundespräsidentin am Schluss den Bericht noch einmal zusammen und dankte der GPK für die Zusammenarbeit und die «Wertschätzung», die die Kommissionen der Regierungsarbeit entgegenbrächten. Auch in der kleinen Kammer wurde vom Bericht Kenntnis genommen und der entsprechende Bundesbeschluss über den Geschäftsbericht des Bundesrats für das Jahr 2019 diskussionslos gutgeheissen.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbau schritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbau schritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung

der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der

Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021. ²

Strassenverkehr

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Nationalrat** als Erstrat über den **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg**. Hierzu lagen ein Antrag der Kommissionmehrheit auf Eintreten sowie ein Minderheitsantrag Trede (gp, BE) auf Nichteintreten vor. Die Sprecherin der KVF-NR, Nadja Pieren (svp, BE), stellte das Projekt kurz vor und strich hervor, dass die Umfahrung notwendig sei, um die Verkehrssituation im Emmental umfassend zu verbessern. Das Projekt werde zudem von der lokalen Bevölkerung breit getragen und sei für den Wirtschaftsstandort Emmental von immenser Bedeutung. Aline Trede widersprach insbesondere der Aussage zur Notwendigkeit dieses Projekts vehement. Das Projekt werde bloss realisiert, weil noch Geld aus den vorangehenden Agglomerationsprogrammen übrig sei. Das Projekt sei sehr teuer, bringe kaum einen wirtschaftlichen Nutzen mit sich und sei insgesamt ein «schlechtes Projekt», wie auch das ARE bestätigt habe. Zudem führe es zu einer Zunahme des Verkehrs und damit zu mehr CO₂-Emissionen und es stelle einen grossen Eingriff in die lokale Landschaft und Natur dar. Schliesslich sei der Tunnelbau auch eine Gefahr für das Grundwasser in Oberburg. Diese Ausführungen bezüglich des grösseren Verkehrsaufkommens wollte Kurt Fluri (fdp, SO) als Befürworter der Umfahrung nicht so stehen lassen. Es sei in der Botschaft ausgeführt worden, dass der Kanton Bern und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Burgdorf dafür zu sorgen haben, dass unerwünschte Nebenwirkungen, wozu auch der Mehrverkehr zähle, angegangen würden. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga darum gebeten hatte, der Kommissionmehrheit zu folgen und dem Zusatzkredit zuzustimmen, sprachen sich 110 Nationalrätinnen und Nationalräte in der Gesamtabstimmung für den Bundesbeschluss aus, 81 waren dagegen und 2 Personen enthielten sich der Stimme. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden Grünen- und GLP-Fraktionen, von der grossen Mehrheit der SP-Fraktion und von vereinzelt Stimmen der Mitte-Fraktion. ³

Eisenbahn

Der Ständerat nahm sich eine Woche nach dem Nationalrat erneut des **Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschnitt 2035)** an. Die vom Nationalrat aufgenommenen Projekte Winterthur-Grüze und Thun Nord fanden auch im Ständerat Zustimmung. Zwar wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass beide Projekte verfrüht seien, da die Infrastruktur rund um diese Bahnhöfe noch nicht bestehe, dennoch nahm die kleine Kammer das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an. ⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) sah bezüglich der **Tarifverbunde** Probleme für die Reisenden und forderte 2017 mit einer Motion «**Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer**». Konkret ging es dem Motionär darum, dass Tarife im Direktverkehr (nationale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs) und in Tarifverbunden (regionale Verbindungen) nicht genügend abgestimmt seien und den Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer der beste Preis angeboten werde. Mit der Motion wollte Philippe Nantermod den Bundesrat auffordern, die Tarifierung zu vereinheitlichen.

Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2017 darauf hin, dass die Tarifhoheit gemäss Personenbeförderungsgesetz bei den Transportunternehmen liege und es keine Bundesstelle gebe, welche Tarife festlege. Der Bundesrat teilte zwar die Ansicht des Motionärs, dass die «heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent» sei, verwies aber auf Bestrebungen der ÖV-Verbände, die historisch gewachsenen Tarifsysteme des direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbunde besser zu koordinieren.

Dass es keine Bundesstelle gebe, die in Tariffragen mitrede, musste Bundesrätin Sommaruga fast zwei Jahre später erneut festhalten, als die Motion im Juni 2019 in den Nationalrat kam. Die Bundesrätin wies im Ratsplenum auch darauf hin, dass der Bundesrat in der Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgesehen hatte, damit gerade solche Systemfragen leichter zu lösen wären. Das Parlament hatte die Möglichkeit einer Systemführerschaft 2018 aber aus der Vorlage der Organisation der Eisenbahninfrastruktur gestrichen. Der Bundesrat wollte deshalb darauf verzichten, weitere Schritte in diese Richtung zu nehmen, und bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Bitte und sprach sich am 4. Juni 2019 mit 120 zu 64 Stimmen (3 Enthaltungen) gegen die Motion aus.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.⁶

ANDERES

DATUM: 22.08.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Jahr, nachdem die SBB beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen die **Vergabe der Fernverkehrskonzession** eingereicht hatte, konnte im August 2019 eine **Einigung zwischen SBB und BLS** erzielt werden. Nachdem die BLS im Mai 2019 bekannt gegeben hatte, dass sie die beiden vom BAV zugesprochenen RegioExpress-Linien nicht per Dezember 2019 übernehmen könne, weil die hängige Beschwerde der SBB die Planungssicherheit verhindere, zeigten die beiden Bahngesellschaften im Sommer Verhandlungsbereitschaft.

Mit der Vermittlung von Verkehrsministerin Sommaruga und dem Berner Regierungsrat Neuhaus (BE, svp) einigten sich SBB und BLS auf den folgenden Kompromiss: Die SBB erhält die ungeteilte Fernverkehrskonzession für weitere 10 Jahre, die BLS darf im Gegenzug ab Dezember 2019 die Linie Bern-Biel und ab Dezember 2020 die Linien Bern-Burgdorf-Olten, Bern-Neuenburg und Neuenburg-La Chaux-de-Fonds führen. Die letztgenannte Linie soll jedoch mittelfristig wieder an die SBB zurückgehen, um die geplante bessere Anbindung von La Chaux-de-Fonds an die Westschweizer Städte zu gewährleisten. Die SBB zog ihre Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in der Folge zurück.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde.

Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Sieben Geschäfte rund um den Postauto-Skandal behandelte der Ständerat im März 2020 gemeinsam. Als Präsidentin der GPK-SR verdankte Maya Graf (gp, BL) die «sehr aufwendige, sehr wertvolle, sehr grosse Arbeit», welche die GPK-SR und insbesondere Anne Seydoux (cvp, JU) und Claude Hêche (sp, JU) in der vergangenen Legislatur geleistet hätten.

Die GPK-SR empfahl alle sieben Geschäfte zur Annahme, der Bundesrat beantragte jedoch die Ablehnung der Motion 19.4383 und der Postulate 19.4384 und 19.4386,

sowie die Annahme der Postulate 19.4387, 19.4388 und 19.4389. Dem Postulat «**Gesamtbilanz der Postauto-Affäre**» der GPK-SR stimmte Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates zu und bekräftigte ihre Absicht, dem Parlament nach Abschluss des Fedpol-Verfahrens Bericht zu erstatten. Das Postulat war in der kleinen Kammer unbestritten und wurde stillschweigend angenommen.¹¹

POSTULAT

DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen der gemeinsamen Behandlung von sieben Geschäften zum Postauto-Skandal folgte die kleine Kammer im März 2020 dem Bundesrat und lehnte das Postulat GPK-SR für eine **externe Untersuchung zur Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) über Postauto zwischen 2007 und 2015** ab. Bundesrätin Sommaruga erklärte im Plenum, der Bundesrat lehne es ab, bereits eine weitere Untersuchung zu beschliessen, bevor das Fedpol-Verfahren abgeschlossen sei. Danach werde der Bundesrat dem Parlament im Rahmen des Postulats 19.4385 Bericht erstatten. Eine weitere Untersuchung könne dann immer noch beschlossen werden. Der Rat folgte diesem Votum mit 26 zu 14 Stimmen (keine Enthaltungen).¹²

POSTULAT

DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Neben dem Postulat GPK-SR 19.4385 nahm der Ständerat im März 2020 zusammen mit den Postulaten 19.4387 und 19.4389 auch das Postulat «**Gewinne im Bereich des subventionierten regionalen Personenverkehrs**» an, welches den Bundesrat beauftragt, die Rechtsgrundlagen für die Verwendung von Überschüssen im subventionierten regionalen Personenverkehr zu überprüfen. Verkehrsministerin Sommaruga wies auf die geplante Reform des regionalen Personenverkehrs hin, welche die im Postulat adressierten Fragen zur Verwendung von Überschüssen aufnehmen werde. Die Botschaft zur Reform soll laut der Verkehrsministerin Anfang 2021 dem Parlament vorgelegt werden, das Parlament werde also über diese Fragen beraten können. Die Annahme des Postulates war eine Formsache, das Anliegen war unbestritten.¹³

MOTION

DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

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.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte auch der Nationalrat der **Verlängerung des Bürgschafts-Rahmenkredits für den regionalen Personenverkehr** um weitere zehn Jahre einstimmig zu. Damit werde dieses Instrument der Reduktion der Finanzierungskosten für den regionalen Personenverkehr weitergeführt und gleichzeitig werde weiterhin die Gleichbehandlung der betroffenen Transportunternehmen sichergestellt, wie Verkehrsministerin Sommaruga ausführte.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2021 als Erstrat über die **Vorlage zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Die Rednerinnen und Redner betonten in der Debatte über das Eintreten, welches von keiner Fraktion bestritten wurde, die Relevanz des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. Es gebe jedoch einen Reformbedarf bei gewissen Punkten des Systems; dieses solle daher durch vereinfachte Verfahren, mehr Transparenz, eine höhere Effizienz und eine Stärkung des Service public verbessert werden, erläuterte Kommissionssprecherin Pasquier-Eichenberger (gp, GE).

In der Detailberatung gaben vor allem zwei Punkte zu reden. Einer betraf die Umsetzung von vier gleichlautenden parlamentarischen Initiativen, die vergünstigte ÖV-Tageskarten für Schulklassen gefordert hatten. Die Mehrheit der KVF-NR hatte das Gesetz in Umsetzung dieser Initiativen mit einem entsprechenden Passus ergänzt. Zu diesem Mehrheitsantrag der Kommission gesellten sich noch zwei Minderheitsanträge. Der erste Minderheitsantrag Bregy (mitte, VS) verlangte, dass der Bundesrat einen Maximaltarif für diese Tageskarten definieren kann und der Bund die Mindereinnahmen, die den Transportunternehmen entstehen durch die Vergünstigung der Tageskarten entsteht, ausgleicht. Der zweite Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) hingegen wollte den ganzen Passus zu den Tageskarten streichen, da er eine «Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs» befürchtete, welche privatwirtschaftliche Unternehmen diskriminiere. Der Nationalrat entschied sich von den drei Anträgen für den Minderheitsantrag Bregy.

Der zweite grössere Diskussionspunkt betraf eine von der Mehrheit der Kommission eingebrachte Regelung zum Kartellrecht bei der Vertriebsinfrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs – genannt Nova. Diese wird für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Kommissionmehrheit beantragte, dass das Kartellrecht hier keine Anwendung finden solle, weil «der Vertrieb und die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr schon genügend reguliert seien», wie Kurt Fluri (fdp, SO) für die Mehrheit erläuterte. Eine Minderheit Wasserfallen hingegen wies darauf hin, dass auch private Unternehmen diese Plattform nutzten, weshalb es opportun sei, diese Infrastruktur dem Kartellrecht zu unterstellen. Der Minderheitsantrag Wasserfallen wurde auch von Verkehrsministerin Sommaruga unterstützt, er fand jedoch im Nationalrat keine Mehrheit.

Im Übrigen folgte die grosse Kammer den Vorschlägen ihrer vorberatenden Kommission und blieb damit im Wesentlichen auf der Linie des Bundesrats.

In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 135 zu 53 Stimmen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossenen stimmenden SVP-Fraktion, welche einige Minderheitsanträge mitunterstützt oder gar initiiert hatte und sich mit diesen meist nicht hatte durchsetzen können.¹⁶

MOTION
DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch

massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.¹⁷

-
- 1) AB NR, 2020, S. 1436 ff.; AB SR, 2020, S. 836 ff.; BBl, 2020 8395
 - 2) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation
 - 3) AB NR, 2021, S. 1028 ff.
 - 4) AB SR, 2019, S. 358 f.
 - 5) AB NR, 2019, S. 832 f.
 - 6) AB NR, 2019, S. 1193 ff.
 - 7) Medienmitteilung BAV vom 22.08.19; BaZ, LT, NZZ, 23.8.19
 - 8) AB SR, 2019, S. 618 ff.
 - 9) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
 - 10) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.
 - 11) AB SR, 2020, S. 137 ff.; AZ, 12.3.20
 - 12) AB SR, 2020, S. 137 ff.
 - 13) AB SR, 2020, S. 137 ff.
 - 14) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.
 - 15) AB NR, 2020, S. 2630 ff.
 - 16) AB NR 2021, S. 2192 ff.
 - 17) AB SR 2021, S. 1235 ff.