

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bericht</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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

Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Müller, Eva  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Müller, Eva; Terribilini, Serge  
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Bericht, 1993 - 2021*. 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
Verkehrspolitik	5
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	6
Raumplanung und Wohnungswesen	8
Raumplanung	8

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>EWG</b>	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
<b>Fedpol</b>	Bundesamt für Polizei

---

<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>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie 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>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<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>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>CEE</b>	Communauté économique européenne
<b>Fedpol</b>	Office fédéral de la police

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

### Verkehr und Kommunikation

#### Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT  
DATUM: 31.12.2019  
NIKLAUS BIERI

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 **Ausbauschritt 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 (Ausbauschritt 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 Bahnhofsprojekte 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.<sup>1</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Jahresrückblick 2020: Verkehr und Kommunikation

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>2</sup>

BERICHT  
DATUM: 31.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

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.Liberale-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 Strahlengrenzwert 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.<sup>3</sup>

## Verkehrspolitik

**BERICHT**  
DATUM: 13.03.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.<sup>4</sup>

## Strassenverkehr

**BERICHT**  
DATUM: 15.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Aufgrund positiver ausländischer Erfahrungen mit Strassenbenutzungsgebühren (London, Stockholm, Oslo, Singapur) erwägt der Bund die Einführung von **Road-Pricing**. Road-Pricing diene der Lösung von Verkehrsproblemen und nicht als Mittel zur Verkehrsfinanzierung; längerfristig sei es aber denkbar, dass Road Pricing die bestehenden Verkehrsabgaben teilweise oder vollständig ersetze. Grossflächig erhobene Strassenzölle wären allerdings laut Bundesamt für Justiz nur über eine Verfassungsabstimmung möglich, selbst Pilotversuche erforderten ein referendumspflichtiges Gesetz.<sup>5</sup>

BERICHT  
DATUM: 25.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

## Eisenbahn

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthur ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF. <sup>6</sup>

BERICHT  
DATUM: 30.11.1994  
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, **les CFF, les cantons et les chemins de fer privés concernés ont présenté les études préliminaires aux avant-projets pour la connexion de la Suisse orientale au Gothard**. Ce raccordement devrait se faire par les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel sur la rive gauche du lac de Zurich. Ces ouvrages devraient être terminés en 2006. <sup>7</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BERICHT  
DATUM: 14.11.2019  
NIKLAUS BIERI

Die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates prüfte als Organ der parlamentarischen Oberaufsicht über die Geschäftsführung des Bundesrates und der Bundesverwaltung in der Folge des Postauto-Skandals, ob der Bundesrat und die zuständigen Departemente und Verwaltungseinheiten die Post und die PostAuto AG angemessen beaufsichtigt und gelenkt haben. Die GPK-SR führte dazu vom Bekanntwerden der Affäre im Februar 2018 bis zum September 2019 zahlreiche Anhörungen durch, befragte betroffene Akteure schriftlich und analysierte relevante Dokumente und Berichte.

Am 14. November 2019 veröffentlichte die **GPK-SR** ihren **Bericht zur Postauto-Affäre**. Die Kommission hielt fest, dass sie die «unrechtmässigen Vorgänge bei PostAuto aufs Schärfste verurteilt», gab aber auch an, dass der Bundesrat, das UVEK, das BAV und weitere Verwaltungseinheiten vor der Enthüllung des Postauto-Skandals eine «mangelhafte Aufsicht» über die PostAuto AG ausgeübt, gegenüber dem Unternehmen zum Teil widersprüchliche Positionen vertreten und damit den Skandal erst ermöglicht hätten. Mit Hinweis auf noch nicht abgeschlossene Verwaltungsstrafverfahren des fedpol regte die Kommission weitere Untersuchungen an. Neben diesbezüglichen Empfehlungen an den Bundesrat begründete die Kommission sieben parlamentarische Vorstösse, die einerseits die weitere Aufarbeitung des Skandals fördern, andererseits vor einer Wiederholung ähnlicher Vorkommnisse schützen sollten:

Mit der Motion «Bundesnahe Unternehmen» will die GPK-SR den Bundesrat beauftragen, zur strategischen Steuerung sowie zur Beaufsichtigung der bundesnahen Unternehmen einen ständigen Ausschuss einzurichten.

Das Postulat «Externe Untersuchung zur Aufsicht des BAV über PostAuto zwischen 2007 und 2015» verlangt vom Bundesrat die Eröffnung einer externen Untersuchung, sobald das Verwaltungsstrafverfahren von fedpol abgeschlossen ist. Damit soll die Rolle des Bundesamtes für Verkehr (BAV) in der Aufsicht über die Buchhaltung von PostAuto untersucht werden. Darüber hinaus soll die Notwendigkeit allfälliger Sanktionen oder Massnahmen ermittelt werden.

Ein weiteres Postulat der GPK-SR verlangt vom Bundesrat eine Gesamtbilanz der PostAuto-Affäre, wobei insbesondere erörtert werden soll, welche allgemeinen Lehren aus Eignersicht hinsichtlich des Corporate-Governance-Modells gezogen werden müssen, welche finanziellen Folgen die Affäre für den Bund hat und ob rechtliche Anpassungen notwendig sind.

Mit dem Postulat «Abklärungen über die finanzielle Unterstützung ausländischer Tochtergesellschaften von bundesnahen Unternehmen?» fragt die GPK-SR nach der Rechtmässigkeit von Finanzhilfen, welche die Post der CarPostal France gewährt habe, insbesondere hinsichtlich des Freihandelsabkommens von 1972 zwischen der Schweiz und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Allenfalls solle der Bundesrat Massnahmen vorschlagen, mit denen die Einhaltung des Abkommens durch alle bundesnahen Betriebe sichergestellt wird.

Das Postulat «Kompetenzverteilung im Bereich der Aufsicht über den regionalen Personenverkehr (RPV)» verlangt vom Bundesrat Abklärungen betreffend die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Aufsicht über den RPV.

Mit dem Postulat «Gewinne im Bereich des subventionierten regionalen Personenverkehrs (RPV)» verwies die GPK-SR auf des Pudels Kern des Postauto-Skandals: Die Verwendung von Gewinnen im subventionierten RPV. Der Bundesrat soll prüfen, ob eine Revision der Rechtsgrundlagen betreffend die Verwendung von Gewinnen im subventionierten Bereich zweckmässig sei. Geprüft werden soll auch die Präzisierung des allgemeinen Verbots von Gewinnen im subventionierten RPV sowohl auf Gesetzesstufe wie auch in den strategischen Zielen bundesnaher Unternehmen.

Ein weiteres Postulat der GPK-SR verlangte vom Bundesrat zu prüfen, ob das Revisionsaufsichtsgesetzes (RAG) so angepasst werden soll, dass alle bundesnahen Unternehmen als «Gesellschaften des öffentlichen Interesses» anerkannt oder als solche behandelt würden.<sup>8</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 21.02.2020  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2020 nahm der Bundesrat **Stellung zum Bericht der GPK-SR in der Postauto-Affäre**. Der Bundesrat begrüsst die Untersuchung der GPK-SR und zeigte sich bereit, die Empfehlungen aus dem Bericht und die damit verbundenen parlamentarischen Vorstösse anzunehmen. Ausdrücklich hielt er aber fest, dass die Governance-Strukturen grundsätzlich funktioniert hätten und dass es das Bundesamt für Verkehr (BAV) gewesen sei, welches das fehlerhafte Verhalten der PostAuto Schweiz AG aufgedeckt habe. Der Bundesrat stellte sich damit hinter die Verwaltung, die zwar spät, aber doch entsprechend ihrer Aufsichtspflicht gehandelt habe.

Die Post hatte einen Zielkonflikt geltend gemacht, der darin bestand, dass es zwar im regionalen Personenverkehr (RPV) verboten sei, Gewinne zu machen, die strategischen Ziele des Bundesrates aber gleichzeitig die Sicherung oder Steigerung des Unternehmenswertes verlangten. Die GPK-SR sah diesbezüglichen Handlungsbedarf, der Bundesrat verneinte diesen jedoch in seiner Stellungnahme: Es sei klar, dass die strategischen Ziele nur innerhalb der gesetzlichen Leitplanken verfolgt werden dürften. Einer Präzisierung der strategischen Ziele stimme der Bundesrat jedoch zu. Hingegen sprach er sich gegen die Einrichtung eines ständigen Ausschusses «Bundesnahe Unternehmen» – wie er von der GPK-SR gefordert wurde – aus. Es brauche keinen weiteren bundesrätlichen Ausschuss, der Austausch und die Aufsicht über die bundesnahen Unternehmen sei in den bestehenden Gefässen zu verstärken.<sup>9</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 21.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Herbst 2020 veröffentlichte der Bundesrat seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats Burkart (fdp, AG) betreffend die Schnittstellen zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz**. Er erörterte, dass es tatsächlich an den Übergängen zwischen Autobahnen und lokalen Strassennetzen vermehrt zu Staus komme, und zwar insbesondere in den grösseren Agglomerationen. Um die Verkehrsüberlastung an solchen Stellen zu minimieren, plane der Bundesrat einige gewichtige Massnahmen: Für die Optimierung des Verkehrsmanagements an den Schnittstellen sollen die einzelnen Verkehrsmittel stärker aufeinander abgestimmt und verknüpft werden. Auch müsse an diesen Problemstellen der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr weiter gefördert werden. Schliesslich sollen die Siedlungs- und die Mobilitätsentwicklung noch besser aufeinander abgestimmt werden. Um diese Massnahmen umzusetzen, sollen Bund, Kantone und Gemeinden ihre finanziellen Mittel noch effizienter auf diese Schnittstellenproblematik hin ausrichten. Der Bund werde auch prüfen, ob allenfalls Gesetze oder Verordnungen angepasst werden müssen, um diese Massnahmen umzusetzen.<sup>10</sup>

Der Bundesrat präsentierte im März 2021 seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen»** der KVF-NR. Das Postulat hatte verlangt, dass der Bundesrat prüft, mit welchen finanziellen Massnahmen die Umstellung bei Bussen von Diesel auf einen nichtfossilen Antrieb beschleunigt werden kann.

Der Bericht zeigte, dass die massgeblichen Emissionen und Immissionen (Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm) wesentlich gesenkt werden können, wenn die heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Einsatz stehenden Dieselsebusse durch Busse mit fossilfreiem Antrieb – wie zum Beispiel Elektrobatterien – ersetzt werden. Der Bericht untersuchte dafür drei Szenarien mit unterschiedlichen Umstellungstempi: maximale, realistische und langsame Umstellung. Zudem schätzte er die dafür anfallenden Mehrkosten ab und analysierte, mit welchen Finanzierungsquellen diese gedeckt werden könnten. Der Bericht sah fünf Möglichkeiten zur Finanzierung vor, darunter die maximale Ausschöpfung nationaler Förderprogramme (beispielsweise Gelder aus dem Agglomerationsprogramm), Mittel aus nicht mehr zurückerstatteter Mineralölsteuer sowie Mittel aus dem mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz geschaffenen Klimafonds.

Für die konkrete Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse müsse der politische Dialog zwischen den drei Staatsebenen ausgebaut werden. Zudem sei eine breite Konsultation der involvierten Akteure notwendig, schloss der Bericht.<sup>11</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Raumplanung

Gleichzeitig mit der Teilrevision des RPG legte der Bundesrat den Bericht über die **„Grundzüge der Raumordnung Schweiz“** und darauf aufbauende konkrete Massnahmen für 1996 bis 1999 vor. Nach diesem soll die räumliche Entwicklung der Schweiz nach neuen Zielen ausgerichtet werden, künftig geordneter und nachhaltiger vonstatten gehen und die Nation stärker zusammenhalten. Im Mittelpunkt steht das **Konzept eines vernetzten Systems von Städten und ländlichen Räumen** durch effiziente Verkehrs- und Kommunikationswege. Mittlere und kleine Städte sollen durch Vernetzung mit den grossen Zentren des Mittellandes in die Lage versetzt werden, Entwicklungsimpulse aufzunehmen und eigenständig umzusetzen, in peripher gelegenen ländlichen Gebieten werden die Regionalzentren durch die Vernetzung mit den wachstumsstarken Zentren gestärkt. Das vernetzte Städtesystem soll das Zusammenwachsen von Siedlungsräumen vermeiden, gleichzeitig soll eine Siedlungsentwicklung nach innen bestehende Siedlungen besser nutzen, erneuern und durchmischen. Grundgerüst der Agglomerationsentwicklung ist der öffentliche Verkehr. Zentrales Ziel des neuen Raumkonzepts ist die Stärkung der gesamten Schweiz als internationaler Standort, wobei neben dem Grossraum Zürich auch Genf und Basel die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz massgeblich mitbestimmen sollen, da sich die Schweiz im internationalen Standortwettbewerb mit einer dezentralen Vernetzung besser behaupten könne als mit einem einzigen grossen Zentrum. Das Schweizer Städtesystem soll Teil des europäischen Städteverbundes und beispielsweise ins Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen integriert werden. Für die ländlichen Räume schlägt der Bundesrat unterschiedliche Strategien vor, die auf die spezifischen Entwicklungspotentiale der Regionen ausgerichtet sind. In den ländlichen Regionen des Mittellandes gelte es etwa, das eigenständige Dorfbild und die Wohnlichkeit zu erhalten, wobei eine sanfte Nachverdichtung möglich sei. Der Jurabogen soll als Standort für Klein- und Mittelbetriebe des industriell-gewerblichen Sektors weiter gestärkt und in das vernetzte Städtesystem eingebunden werden, während im Voralpenraum die unternehmensbezogene Infrastruktur in den Regionszentren verbessert werden soll. Der Alpenraum schliesslich soll als Lebens- und Wirtschaftsraum gestärkt werden. Als wichtige Voraussetzungen nannte der Bericht die Sicherung der Grundversorgung des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des umweltfreundlichen Tourismus und die Sicherung der Berglandwirtschaft. Im **Realisierungsprogramm 1996–1999** setzte der Bundesrat Prioritäten fest. So soll die Verwaltung bei Sachfragen künftig koordinierter vorgehen und intensiver mit den Kantonen, Regionen und Städten diskutieren. Raumplanung und Regionalpolitik seien besser aufeinander abzustimmen. Zudem stellte er die Vorantreibung der Planung in Infrastrukturbereichen und die Entwicklung eines Landschaftsschutzkonzeptes in Aussicht.<sup>12</sup>

1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation  
2) APS-Zeitungsanalyse 2020 – Verkehr und Kommunikation  
3) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation  
4) Bericht ARE vom 13.3.19

- 5) Presse vom 21.1. und 16.9.06.
- 6) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;
- 7) Presse du 30.11.94.64
- 8) Bericht der GPK-SR vom 12.11.19; Medienmitteilung der GPK-SR vom 14.11.19
- 9) Medienmitteilung des Bundesrates vom 21. Februar 2020; Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Februar 2020; NZZ, 22.2.20
- 10) Bericht Bundesrat vom 21.10.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 21.10.20
- 11) Bericht Bundesrat vom 12.3.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 12.3.21
- 12) BBl, 1996, III, S. 556 f.; TA und NZZ, 29.5.96.