

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB, Gesellschaftsrecht
Akteure	Bregy, Philipp Matthias (mitte/centre, VS) 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

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Gesellschaftsrecht, 2021 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national

Allgemeine Chronik

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Gesellschaftsrecht

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2022
MARCO ACKERMANN

In der **Differenzbereinigung zum Bundesgesetz zur Bekämpfung des missbräuchlichen Konkurses** beantragte die vorberatende RK-NR im Januar 2022 ihrem Rat, bei der letzten materiellen Differenz dem Ständerat zu folgen. Diese Differenz betraf die Frage, ob der Staat einen zahlungsunfähigen Schuldner bei öffentlich-rechtlichen Forderungen zwingend auf Konkurs betreiben muss, so wie es der Vorentwurf und der Ständerat vorgesehen hatten, oder ob er auch den Weg der Pfändung wählen darf, wie es der Bundesrat nach der Vernehmlassung vorgeschlagen hatte. Eine Minderheit Brenzikofer (gp, BL) wollte an letzterer Variante festhalten und eine Betreibung auf Pfändung offenhalten. Brenzikofer argumentierte im Nationalrat im März 2022, dass die Wahlfreiheit einen Kompromiss darstelle und damit Wettbewerbsverzerrungen, Fehlanreize sowie hohe Konkurskosten für die Konkursämter und Gläubiger verringert werden könnten – ein Argument, das auch die Kantone in der Vernehmlassung vorgebracht hatten. Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) argumentierte hingegen, das Wahlrecht würde dazu führen, dass Schuldner die Rechnungen gegenüber der öffentlichen Hand mit tieferer Priorität behandelten, da die öffentliche Hand in der Tendenz immer auf die günstigere Pfändung setzen würde. Zudem sei es ungerecht, wenn der Staat dank des Wahlrechtes gegenüber Privaten privilegiert würde, wenn dieser die preislich günstigere Variante der Pfändung wählen könnte. Justizministerin Karin Keller-Sutter plädierte im Rat dafür, diese letzte Differenz auszuräumen und erklärte, dass sich der Bundesrat mit beiden Varianten anfreunden könne. Der Nationalrat stimmte daraufhin für die Variante mit einer Betreuungspflicht und folgte damit mit 94 zu 77 Stimmen bei 3 Enthaltungen seiner Kommissionsmehrheit und dem Ständerat. Für die Minderheit stimmten die geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP, der Grünen sowie wenige Vertreterinnen und Vertreter der Mitte-Fraktion. Wenige Tage später räumte der Ständerat schliesslich stillschweigend eine letzte technische Differenz betreffend die Platzierung eines Gesetzestextes aus.

In den Schlussabstimmungen im März 2022 stimmte der Nationalrat dem Entwurf mit 141 zu 48 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu, wobei sämtliche Gegenstimmen und die beiden Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten. Wie Pirmin Schwander (svp, SZ) bereits in der Herbstsession 2021 erläutert hatte, halte die SVP-Fraktion die Revision für zu wenig effizient und zu wenig zielführend, da keine solide Datenbasis zur Verfügung stehe, um die geeigneten Instrumente gegen den missbräuchlichen Kurs zu definieren. Der Ständerat stimmte dem Geschäft einstimmig zu.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Herbstsession 2021 mit einer Motion der KVF-SR, welche ein Gesetz über die **politische Steuerung und Oberaufsicht von Unternehmen im Bereich des Service public** forderte. KVF-NR-Sprecher Bregy (mitte, VS) betonte für die Kommissionsmehrheit, dass die Politik im Service Public die strategische Richtung vorgeben und kontrollieren müsse. Dazu brauche es ein Gesetz, «das die Grundversorgung sauber regelt». Eine Kommissionsminderheit um Kurt Fluri (fdp, SO) hingegen wolle mehr Freiheit für die Betriebe des Service public und kritisiere daher den strikten Rahmen, den dieses Gesetz vorgeben würde, schloss Bregy. Bundesrätin Simonetta Sommaruga zeigte zwar Verständnis für die Forderung des Parlaments nach mehr Mitsprache in diesem Bereich, empfahl den Vorstoss aber aus verschiedenen Gründen zur Ablehnung. So bezweifelte sie etwa, dass ein einziger so genannter Mantelerlass den verschiedenen Strukturen und Ausrichtungen der Unternehmen des Service public gerecht werden könne; auch werde es gewisse Abgrenzungsprobleme zwischen dem Mantelerlass und den geltenden Spezialgesetzen geben. Ausserdem seien die Verantwortlichkeiten in der Aufsicht bereits heute gut geregelt. Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen,

der Nationalrat nahm die Motion mit 103 zu 77 Stimmen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden SVP- und FDP.Liberales-Fraktionen.²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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 durch die Vergünstigung der Tageskarten entstehen, 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 geschlossen stimmenden SVP-Fraktion, welche einige Minderheitsanträge mitunterstützt oder gar initiiert hatte und sich mit diesen meist nicht hatte durchsetzen können.³

1) AB NR, 2022, S. 621; AB NR, 2022, S. 65 ff.; AB SR, 2022, S. 249; AB SR, 2022, S. 96 f.; BBI 2022 702; Medienmitteilung RK-NR vom 14.1.22

2) AB NR, 2021, S. 2063 ff.

3) AB NR 2021, S. 2192 ff.