

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Schifffahrt</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bundesratsgeschäft</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

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Escher, Regina  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Heidelberger, Anja  
Holenstein, Katrin  
Schnyder, Sébastien  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Escher, Regina; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Heidelberger, Anja; Holenstein, Katrin; Schnyder, Sébastien; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Schifffahrt, Bundesratsgeschäft, 1983 – 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>Aussenpolitik</b>	1
Beziehungen zu internationalen Organisationen	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	1
Voranschlag	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	11
Verkehr und Kommunikation	11
Eisenbahn	11
Schifffahrt	13
Umweltschutz	16
Allgemeiner Umweltschutz	16

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>AHV</b>	Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ALV</b>	Arbeitslosenversicherung
<b>BAKOM</b>	Bundesamt für Kommunikation
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IMO</b>	International maritime organisation
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SRG</b>	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>EL</b>	Ergänzungsleistungen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EO</b>	Erwerbsersatzordnung
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>PUK</b>	Parlamentarische Untersuchungskommission
<b>ILO</b>	Internationale Arbeitsorganisation
<b>Frontex</b>	Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache
<b>FinDel</b>	Finanzdelegation
<b>WBK-NR</b>	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats

---

<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>AVS</b>	Assurance-vieillesse et survivants
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>AC</b>	assurance-chômage
<b>OFCOM</b>	Office fédéral de la communication
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>SSR</b>	Société suisse de radiodiffusion
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>PC</b>	Prestations complémentaires
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>APG</b>	allocations pour perte de gain
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>CEP</b>	Commission d'enquête parlementaire
<b>OIT</b>	Organisation internationale du travail

**Frontex** Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes  
**DéiFin** Délégation des finances  
**CSEC-CN** Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Beziehungen zu internationalen Organisationen

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.10.2010  
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le **Conseil des Etats** a adopté à l'unanimité le projet relatif à la **Convention du travail maritime** de l'OIT et des modifications légales y relatives. Il a apporté une modification mineure au projet du Conseil fédéral présenté l'année précédente. Au **Conseil national**, une proposition de minorité désirant repousser le traitement d'une année a été rejetée par 107 voix contre 53. Elle a rappelé qu'au sein de l'UE seule l'Espagne a ratifié le traité et que le transport maritime n'est pas une économie vitale pour la Suisse. La chambre du peuple a finalement adopté le projet par 141 voix contre 50, seuls des membres du groupe UDC s'y sont opposés.<sup>1</sup>

### Zwischenstaatliche Beziehungen

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.12.2009  
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à l'approbation de la modification de la convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Le Conseil des Etats a adopté le projet à l'unanimité.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.06.2010  
SÉBASTIEN SCHNYDER

Le **Conseil national** a adhéré à la décision du Conseil des Etats de l'année précédente et a adopté la modification de la convention avec l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**.<sup>3</sup>

## Öffentliche Finanzen

### Voranschlag

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 30.05.2017  
ANJA HEIDELBERGER

In der Sommersession 2017 behandelte der Ständerat den **Nachtrag I zum Voranschlag 2017**, der neun Nachtragskredite im Wert von insgesamt CHF 37 Mio. umfasste, sowie den **Nachtrag la zum Voranschlag 2017**, der einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 215 Mio. beinhaltete. Der Nachtrag I enthielt einen zusätzlichen Kredit für die Bundesanwaltschaft, die gemäss Philipp Müller (fdp, AG) bereits grosse Anstrengungen zur Stabilisierung ihrer Lohnentwicklung unternommen hatte, durch die im Voranschlag 2017 beschlossenen Querschnittskürzungen nun aber Probleme bekam, die Löhne zu zahlen (CHF 700'000). Weitere Kredite wurden durch die Beitragspflicht und den Anstieg der Betragssätze an die Organisation des Vertrages über das umfassende Verbot von Nuklearversuchen (CHF 40'000), an die Internationale Organisation für Migration (CHF 97'673) sowie an das Europäische Unterstützungsbüro für Asylfragen (CHF 2.5 Mio.) nötig. Zudem beantragte das VBS einen Nachtragskredit für 30 befristete Vollzeitäquivalentstellen beim Generalsekretariat, deren Finanzierung zur Zeit des Voranschlags 2017 noch nicht geklärt war (CHF 4.9 Mio.). Als eher ungewöhnlich bezeichnete Bundesrat Maurer schliesslich die beantragten CHF 18 Mio. für das Projekt FISCAL-IT. Für das Nachfolgeprojekt von INSIEME waren zunächst CHF 85.2 Mio. bewilligt worden, um 29 Teilprojekte zu den verschiedenen Steuerarten (Verrechnungssteuer, Mehrwertsteuer, direkte Bundessteuer usw.) umzusetzen. Gemäss Finanzminister Maurer sind bereits ein Grossteil dieser Teilprojekte in Betrieb, es seien jedoch einige Teilprojekte hinzugekommen und es habe teilweise Verzögerungen gegeben, weswegen nun dieser Nachtragskredit nötig wurde. Die FK-SR beantragte die Annahme aller Nachtragskredite und der Ständerat stimmte ihr einstimmig mit 40 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu.

Deutlich mehr Beachtung fand sowohl in den Medien als auch im Ständerat der Nachtrag la zum Voranschlag 2017. Der Bundesrat beantragte CHF 215 Mio. für einen fälligen Bürgschaftskredit des Bundes für die Schweizer Hochseeflotte. Die Bundesräte Maurer und Schneider-Amman erklärten den Ständerätinnen und Ständeräten ausführlich, dass zwei Reedereien, denen der Bund durch Bürgschaften bei der Finanzierung ihrer Flotte half, kurz vor dem Bankrott gestanden hätten. Die Bürgschaften war der Bund eingegangen, damit die Schiffe im Gegenzug die Schweiz im Krisenfall mit wichtigen Gütern und Ressourcen versorgen würden. Um den Bankrott der Reedereien zu verhindern, mussten dreizehn Schiffe zu relativ tiefen Preisen verkauft werden, wodurch dem Bund als Bürge nun Kosten entstünden. Entsprechend

hätten weder Bundesrat noch Parlament wirklich eine Wahl, die Bürgschaft sei zu zahlen; das Parlament könne entsprechend entweder dem Nachtragskredit zustimmen oder Ende Jahr eine Kreditüberschreitung zur Kenntnis nehmen. Der Nachtragskredit erlaube es aber, Zinsen gegenüber den Banken in der Höhe von monatlich CHF 1 bis 2 Mio. zu sparen. Dieses Argument überzeugte den Ständerat, stillschweigend nahm er den Nachtragskredit an.<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 31.05.2017  
ANJA HEIDELBERGER

Deutlich umstrittener als im Ständerat waren die **Nachträge I und Ia zum Voranschlag 2017** im Nationalrat. So hiess der Nationalrat den Nachtrag Ia über die Bürgschaft für die Hochseeflotte lediglich mit 104 zu 69 Stimmen bei 14 Enthaltungen gut. Der Grossteil der Gegenstimmen stammte von der SVP-Fraktion, während die SP-Fraktion ihren Unmut vor allem durch Enthaltungen kundtat. Vom Ständerat abweichende Voten gab es bei verschiedenen weiteren Nachtragskrediten. So entschied sich der Nationalrat in Übereinstimmung mit der FK-NR gegen zusätzliche Gelder für die Bundesanwaltschaft. Einerseits kritisierte die FK-NR, dass der Nachtragskredit für die Bundesanwaltschaft den Entscheid des Parlaments beim Voranschlag 2017 rückgängig machen würde, andererseits wollte Nationalrat Pezzatti (fdp, ZG) ein Präjudiz verhindern. Trotz dem eindringlichen Aufruf von Hanspeter Uster als Vertreter der Aufsichtsbehörde über die Bundesanwaltschaft (AB-BA), auf die Kürzungen zu verzichten, um geplante IT-Investitionen nicht zu verhindern und der grossen Reduktion der Personalkosten bei der Bundesanwaltschaft um 4.5 Prozent pro Stelle Rechnung zu tragen, sprach sich der Nationalrat mit 111 zu 73 Stimmen (1 Enthaltung) gegen den entsprechenden Nachtragskredit aus. Beim FISCAL-IT-Projekt kritisierte die Mehrheit der FK-NR, dass noch unklar sei, welcher Teil des Nachtragskredits dem Technologiefortschritt und welcher den zu optimistischen Einschätzungen der Kosten geschuldet sei und welche Auswirkungen die Ablehnung des Nachtragskredits auf das Projekt haben würde. Franz Grüter (svp, LU) betonte mit Verweis auf einen KPMG-Untersuchungsbericht vor allem die Sorge vor ausufernden Kosten: Der Bericht skizzierte drei Szenarien, die für das Projekt zwischen CHF 43.7 Mio. und 75 Mio. Restkosten vorsehen. Aufgrund zahlreicher offener Fragen bevorzugte seine Fraktion daher eine Behandlung des Kreditantrags im Rahmen des Voranschlags 2018, wenn mehr Informationen vorhanden sein werden. Alois Gmür (cvp, SZ) hingegen betonte, dass selbst die kritische Mehrheit der FK-NR den zusätzlichen Finanzbedarf des Projektes nicht bestreite. Eine Annahme des Nachtragskredits würde entsprechend Sicherheit schaffen und zu einer speditiven Fortführung des Projekts beitragen. Die Mehrheit des Nationalrats – bestehend aus der SVP-, FDP- und Teilen der BDP-Fraktion – folgte jedoch der Finanzkommission und lehnte den Nachtragskredit des FISCAL-IT-Projekts mit 96 zu 89 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 05.12.2019  
ANJA HEIDELBERGER

Im Rahmen der Debatte zum Voranschlag 2020 verabschiedete das Parlament auch die **Nachträge II und IIa zum Voranschlag 2019**. Ersteren hatte der Bundesrat im September 2019 vorgestellt: Der Nachtrag II umfasste 13 Kredite in der Höhe von CHF 93 Mio., was abzüglich interner Kompensationen (CHF 2.6 Mio.) und Wertberichtigungen (CHF 2 Mio.) effektive Mehrausgaben von CHF 88.4 Mio. mit sich brachte. Dies entsprach 0.12 Prozent der Ausgaben des Voranschlags 2019, was im langjährigen Durchschnitt lag (2012-2018: 0.15%). Der grösste Beitrag sei die Einlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF; CHF 57 Mio.), welche durch eine Änderung der Verbuchungsmethode begründet sei: Die Erträge der Bewirtschaftung der Nationalstrassen sowie Drittmittel von Kantonen und Gemeinden würden neu via ASTRA in den NAF eingelegt; diese Einlage müsse entsprechend erhöht werden. Um verzögerte Projekte fertigzustellen, sollte auch der Kredit für den Betrieb, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen im Rahmen des NAF um CHF 15 Mio. erhöht werden. Auch in der Sonderrechnung für die Bahninfrastruktur (BIF) sollte der Kredit für den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur für die aktualisierte Planung der Infrastrukturbetreiber und Seilbahnen um CHF 232 Mio. erhöht werden, wobei ein Teil dieser Kosten im Voranschlagskredit 2020 für den Betrieb kompensiert würde (-CHF 88 Mio.). Für die termingerechte Fertigstellung der Arbeiten am Ceneri-Basistunnel im Rahmen der NEAT forderte der Bundesrat einen zusätzlichen Kredit in der Höhe von CHF 39 Mio. Schliesslich musste der Bund CHF 25 Mio. zusätzlich an die EL zur IV bezahlen, deren Kosten im Jahr 2019 um denselben Betrag höher ausgefallen waren als im Voranschlag budgetiert.

Im Oktober 2019 legte der Bundesrat zudem den **Nachtrag IIa** vor, der zur «Honorierung der gezogenen Solidarbürgschaften für die schweizerische Hochseeschifffahrt» nötig geworden sei, wie die Regierung erklärte. Darin fasste sie das neuste Problem bezüglich

der Hochseeschiffahrtbürgschaften, die Einstellung des Schiffsbetriebs der acht Hochseeschiffe umfassenden Massmariner SA, zusammen. Der Bund verbürge Massmariner-Schiffe noch mit CHF 129 Mio., diese Bürgschaften seien nun nach dem Entscheid zum Verkauf dieser Schiffe gezogen worden. Der Bund sei nun gegenüber der betroffenen Bank zur Zahlung der ausstehenden verbürgten Darlehenssumme bis Februar 2020 verpflichtet.

Letzterer Nachtrag führte in der Nationalratsdebatte in der Wintersession 2020 zu einigen Diskussionen. Zuvor hatte der Ständerat alle Nachträge diskussionslos und stillschweigend angenommen. Bereits in der Kommission sei diese Frage intensiv diskutiert worden, erklärte Alois Gmür (cvp, SZ) im Nationalrat; die Mehrheit sei jedoch zum Schluss gekommen, «dass das Parlament wohl keine Alternative hat, als diesen Nachtragskredit zu bewilligen». Ähnlich formulierten es seine Ratskolleginnen und -kollegen, Ursula Schneider Schüttel (sp, FR) sprach beispielsweise von einer «zähneknirschenden» Zustimmung. Pirmin Schwander (svp, SZ) hingegen stellte den Antrag, im Nachtrag II zum Voranschlag 2019 auf die Genehmigung der Zahlung zu verzichten. Der Bund und die betroffene Bank hätten die Begleichung der ausstehenden Darlehenssummen auf Februar 2020 festgelegt, der Bundesrat solle diese Frist nun neu aushandeln und dadurch der Oberaufsicht und dem Parlament die Möglichkeit geben, die Einsetzung einer PUK zu prüfen. Auch der SVP-Fraktion sei klar, dass man zahlen müsse, erklärte Schwander, man müsse nun aber Halt sagen und der weltweiten Hochseeschiffahrtsbranche ein Zeichen schicken, dass diese künftig die Preise nicht mehr so stark drücken könne. Bundesrat Maurer goutierte dieses Vorgehen keineswegs: «Sie können hier schon die starke Person spielen und sagen: «Wir bezahlen noch nicht!» Aber wir bezahlen ohnehin», betonte er und bat den Nationalrat, den Nachtrag zu bewilligen. Mit 103 zu 52 Stimmen (bei 40 Enthaltungen) folgte die grosse Kammer dieser Bitte. Die SVP sprach sich geschlossen gegen den Nachtrag aus, die SP und vereinzelte Nationalrätinnen und Nationalräte anderer Fraktionen enthielten sich ihrer Stimme.

Genauso wie diesen Nachtrag genehmigte der Nationalrat auch die übrigen, kleineren Ausgaben: unter anderem CHF 3.4 Mio. aufgrund der Erhöhung des Beitragssatzes der Schweiz für das UNO-Budget; CHF 1.7 Mio. für die Arbeitslosenversicherung, da der Bund 2018 einen zu tiefen Beitrag geleistet hatte; CHF 1 Mio. für das IT-Programm Genova, die durch eine Verzögerung von sechs Monaten aufgrund von Stabilitätsmängeln der Software nötig geworden waren; CHF 430'000 aufgrund von Änderungen am Beitragsschlüssel der OECD; CHF 350'000 für die Bundesanwaltschaft, die durch die Untersuchungen im Disziplinarverfahren betreffend Bundesanwalt Michael Lauber nötig geworden waren; sowie CHF 300'000 für die Zollverwaltung aufgrund der Erhöhung des Frontex-Budgets.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.03.2020  
ANJA HEIDELBERGER

In seiner Botschaft über den **Nachtrag I zum Voranschlag 2020** beantragte der Bundesrat im März 2020 zehn Nachtragskredite in der Höhe von CHF 50.3 Mio., was eine unterdurchschnittliche Budgeterhöhung um 0.06 Prozent darstellte (Durchschnitt 2013-2019: 0.2%). Der grösste Posten betraf dabei die Leistung zusätzlicher Solidarbürgschaften für die Hochseeschiffahrt (CHF 28.3 Mio.). Diese war nötig geworden, weil zwei weitere Schiffe der SCL-SCT-Flotte mit Verlust verkauft werden mussten, da deren Investoren ihren vertraglichen Amortisationsverpflichtungen nicht mehr nachkommen konnten. Weitere höhere Beträge wurden gemäss der entsprechenden Verordnungsänderung als Abgeltungen an die Kantone zur Unterstützung der Sicherheit von Minderheiten mit besonderen Schutzbedürfnissen (CHF 500'000), für die SRG (CHF 206'425), weil bei den Beiträgen für Internetportale und internationale Programme die Wechselkursveränderungen nicht mitberücksichtigt worden waren, sowie für die BAKOM-Medienforschung (CHF 465'000) aufgrund des Berichts «Künstliche Intelligenz» gefordert. Letzterer Kredit sollte jedoch in den nächsten Jahren kompensiert werden.

Kredite mit geringeren Beträgen wurden aufgrund von Budgeterhöhungen des Filmförderungsfonds des Europarats (CHF 33'200), der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA; CHF 40'000) sowie aufgrund der Anpassung der Bemessungsgrundlage der Betriebskosten des «Bureau international des poids et mesures» (CHF 20'000) nötig.

Nur am Rande fand die Corona-Krise Beachtung im ersten Nachtrag: Für CHF 10 Mio. sollte ein ausserordentlicher und befristeter Verwaltungskostenbeitrag an die Bürgschaftsorganisationen geleistet werden, was die Gewährung von Bürgschaften an KMU erleichtern sollte. Ebenfalls Corona-bedingt sollte die Exportförderung einen Nachtragskredit über CHF 4.5 Mio. erhalten, mit denen kurzfristige Absagen internationaler Messen vergütet werden sollten.



Gleichzeitig reichte der Bundesrat den Finanzkommissionen eine **Nachmeldung zum Nachtrag I** mit – die nun gänzlich im Zeichen von Corona stand. Darin verwies der Bundesrat auf sein Massnahmenpaket zur Abfederung der Auswirkungen der Coronapandemie in der Höhe von CHF 30 Mrd., welches Kredite für die Sozialversicherungen (ALV und EO), zur finanziellen Abfederung der Auswirkungen auf Unternehmen, für Härtefalllösungen im Sportbereich und im Kulturbereich sowie für weitere Massnahmen beinhaltete. Für die ALV beantragte er dringlich CHF 6 Mrd., um zu verhindern, dass die Arbeitslosenversicherung ihre Schuldenobergrenze erreicht. Auch für die EO wurden dringlich CHF 4 Mrd. benötigt, um eine Illiquidität der Ausgleichskassen zu verhindern. Zur Deckung von Bürgerschaftsverlusten und Verwaltungskosten von Bürgerschaftsgenossenschaften forderte der Bundesrat maximal CHF 20 Mrd. als Verpflichtungskredite sowie einen Voranschlagskredit von CHF 1 Mrd. für allfällige Bürgerschaftsziehungen im Jahr 2020. Im Sportbereich fielen dringlich CHF 50 Mio. für Darlehen zu Vorzugsbedingungen und CHF 50 Mio. für nicht rückzahlbare Geldleistungen an, der Kulturbereich sollte mit einem Darlehen von CHF 280 Mio. unterstützt werden. Schliesslich sollte die Armeepothek für CHF 350 Mio. Sanitätsmaterial beschaffen und die geplanten 800'000 Dienstage von Armeeingehörigen sollten durch einen Kredit von CHF 23.4 Mio. abgegolten werden. Insgesamt beantragte der Bundesrat damit Voranschlagskredite über CHF 11.7 Mrd. und Verpflichtungskredite über CHF 20 Mrd.

Knapp einen Monat später schickte der Bundesrat – in Übereinstimmung mit den verschiedenen Ankündigungen, die er in der Zwischenzeit gemacht hatte – eine **zweite Nachmeldung** nach. Darin forderte er insbesondere eine Aufstockung des Verpflichtungskredits für die Überbrückungshilfen von CHF 20 Mrd. auf CHF 40 Mrd., CHF 10 Mrd. davon beantragte er dringlich. Auch für die Erweiterung des Zugangs zu Erwerbsersatz für Selbständige mit Berufsverbot benötigte er zusätzliche CHF 4 Mrd. Bei der Beschaffung des Sanitätsmaterials verlängerte er die Dauer, für welche das Material benötigt wird, was zusätzliche Kosten in der Höhe von CHF 2.1 Mrd. mit sich brachte, CHF 700 Mio. davon waren dringlich. Auch für die Beschaffung von Arzneimitteln benötigte er einen Kredit in der Höhe von CHF 130 Mio., die Hälfte davon ebenfalls dringlich. Weiter benötigte er Geld für den Beitrag an die «Coalition for Epidemic Preparedness Innovations» (CEPI, CHF 10 Mio.), die an einem Impfstoff gegen Covid-19 forscht, für die Viehwirtschaft (CHF 3 Mio.), um einen Preiszusammenbruch beim Schlachtvieh zu verhindern, für die Mehrausgaben der ausserordentlichen Parlamentssession (CHF 3.7 Mio.) sowie für zusätzliche Taggelder und Entschädigungen (CHF 0.4 Mio.). Insgesamt veranschlagte der Bundesrat in dieser zweiten Nachmeldung Voranschlagskredite über CHF 3.5 Mrd. und Verpflichtungskredite über CHF 20 Mrd. Zudem gab der Bundesrat bekannt, die Corona-Kosten als ausserordentliche Ausgaben verbuchen zu wollen, so dass sie nicht der Schuldenbremse unterlägen. Durch die entsprechende Buchung auf das Amortisationskonto der Schuldenbremse müsste der Fehlbetrag jedoch in den folgenden sechs Jahren im ordentlichen Haushalt abgebaut werden – sofern die entsprechende Regel bis dahin nicht geändert wird.

Schliesslich folgte Ende April die **dritte Nachmeldung zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020**, welche die Luftfahrt zum Inhalt hatte. Darin beantragte die Regierung einen Verpflichtungskredit über CHF 1.275 Mrd. für die Luftverkehrsunternehmen sowie einen weiteren Verpflichtungskredit über CHF 600 Mio. und einen Nachtragskredit über CHF 600 Mio. für die flughnahen Betriebe.<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.05.2020  
ANJA HEIDELBERGER

«Noch nie in der Geschichte der Schweiz» (Céline Widmer, sp, ZH), «la crise sanitaire, économique et sociale (...) la plus grave depuis longtemps» (Olivier Feller, fdp, VD), «noch vor wenigen Monaten unvorstellbar» (Ursula Schneider Schüttel, sp, FR), «historische Dimensionen» (Franz Grüter, svp, LU) – bereits die ersten vier Sprechenden im Rahmen der Debatte zum **Nachtrag I zum Voranschlag 2020 und dessen Nachmeldungen** machten in der Corona-Sondersession die Ausserordentlichkeit der Situation deutlich. Entsprechend umfassend skizzierte anschliessend Finanzminister Maurer die verschiedenen Massnahmen des Bundesrates und ihre Kosten. Die Massnahmen beruhten auf drei Zielen, erklärte er: auf der Stabilisierung des Gesundheitssektors (CHF 3 Mrd.), der Sicherung des Arbeitsverdienstes (CHF 11.3 Mrd.) sowie dem Erhalt der Liquidität in der Wirtschaft (CHF 1.7 Mrd.) – wofür dem Parlament im Rahmen der Nachmeldungen zum Nachtrag I insgesamt CHF 16 Mrd. beantragt würden. Die Sicherung des Arbeitsverdienstes beruhe auf drei Säulen: den Kurzarbeitsentschädigungen durch die ALV (CHF 6 Mrd.), die Unterstützung der Selbständigerwerbenden durch die EO (CHF 4 Mrd.) sowie der indirekt betroffenen Selbständigerwerbenden (CHF 1.3 Mrd.). Auch die Unterstützung

der Wirtschaft stehe auf drei Säulen: Die durch den Bund zu 100 Prozent verbürgten Kredite bis CHF 500'000, die bisher für insgesamt CHF 19 Mrd. 140'000 Mal nachgefragt worden seien; Kredite zwischen CHF 500'000 und 20 Mio., die der Bund zu 85 Prozent und die jeweiligen Banken zu 15 Prozent verbürgten und die bisher 300 bis 350 Mal vergeben worden seien. Für beide Säulen zusammen habe man dem Parlament Verpflichtungskredite von CHF 40 Mrd. beantragt. Eine dritte Säule seien schliesslich die systemrelevanten Unternehmen, die bisher im Luftfahrtbereich identifiziert worden seien: CHF 1.275 Mrd. sollten hier als Darlehen für die Airlines und je CHF 600 Mio. als Verpflichtungskredit sowie als Nachtragskredit für systemrelevante Betriebe am Boden zur Verfügung stehen. Keine generelle Hilfe sollten die etwa 400 Unternehmen mit einem Umsatz über CHF 500 Mio. erhalten, da der Bundesrat davon ausgehe, dass sich diese am Kapitalmarkt finanzieren könnten. Dies sei ein Paket, das «die grössten Herausforderungen bewältigt». Neuen Forderungen wolle der Bundesrat nicht nachkommen: «Ich sitze auf dieser Kasse, mehr gibt es jetzt einfach nicht!», betonte der Finanzminister.

Hätte dieser Ausspruch von Bundesrat Maurer zahlreiche Ausbauforderungen vermuten lassen, forderten die Kommissionsminderheiten stattdessen jedoch hauptsächlich einen Verzicht auf einzelne Ausgaben. Die FK-NR beantragte dem Rat jeweils einstimmig oder mit grossen Mehrheiten Zustimmung zu den vom Bundesrat beantragten Krediten, wie die beiden Kommissionssprechenden Céline Widmer und Olivier Feller eingangs erklärten. Einzig bezüglich der familienergänzenden Kinderbetreuung beantragte die Kommissionsmehrheit, basierend auf einem Mitbericht der WBK-NR, mit 14 zu 10 Stimmen (bei 1 Enthaltung) einen zusätzlichen Kredit über CHF 100 Mio. Diesen lehnte eine Minderheit Guggisberg (svp, BE) ab, zumal die Finanzierung der familienergänzenden Kinderbetreuung in die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden falle. Mit 130 zu 60 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) stimmte der Nationalrat diesem Ausbau dennoch zu. Alle übrigen Ausbaupläne, allesamt beruhend auf Anträgen von Stefania Prezioso (gps, GE), fanden kaum über die Reihen der SP und der Grünen hinaus Gehör. Unter anderem hatte Prezioso verlangt, den Kredit für die ALV zu erhöhen und die Taggelder vorübergehend auf 100 Prozent zu erhöhen.

Doch auch die Anträge zum Ausgabenverzicht waren kaum erfolgreicher. Eine Minderheit Schwander (svp, SZ) wollte den Betrag, den die Parlamentsdienste für die Ausrichtung der ausserordentlichen Session beantragt hatten, um CHF 500'000 reduzieren, um Druck auf die Bernexpo zu machen, den in den Augen der Minderheit viel zu hohen «Monopolpreis» zu senken. Ähnlich argumentierte eine Minderheit Grüter (svp, LU), die den Kredit für Sanitätsmaterial um CHF 600'000 senken wollte, um zu verhindern, dass die Armeepothek die Produkte viel zu teuer einkaufe. In beiden Fällen argumentierten die Gegnerinnen und Gegner der Anträge, dass die entsprechenden Kredite nur als Kostendach zu verstehen seien, die entsprechenden Stellen aber sicherlich versuchen würden, möglichst tiefe Preise auszuhandeln. Deutlich lehnte der Rat dann auch beide Minderheitsanträge ab.

Dieselbe ablehnende Argumentation, also einen Verweis darauf, dass die entsprechenden Beträge nur Rahmenkredite darstellten, fügte auch Finanzminister Maurer bezüglich eines Antrags einer weiteren Minderheit Guggisberg an, die den Betrag für Ausfallentschädigungen im Kulturbereich als zu hoch erachtete. Auch ein Antrag auf Verzicht auf die Soforthilfe für Kulturschaffende, da diese nicht anders behandelt werden sollten als etwa selbständige «Coiffeure, Physiotherapeuten, Taxifahrer, Hoteliers, Kameraleute, Lieferanten», wie Guggisberg aufzählte, fand im Nationalrat keine Mehrheit.

Am meisten Diskussionen ergaben schliesslich die Verpflichtungskredite zur Luftfahrt. Während sich der Rat bezüglich des deutlich höheren Verpflichtungskredits für die Corona-Härtefallhilfe über CHF 40 Mrd. weitgehend einig war – hier lag kein Minderheitenantrag vor –, behandelte die grosse Kammer zahlreiche Minderheiten zu den Garantien für die Luftverkehrsunternehmen in der Höhe von CHF 1.275 Mrd. und der Unterstützung für die flugnahen Betriebe, wofür CHF 600 Mio. als Nachtragskredit und derselbe Betrag als Verpflichtungskredit beantragt waren. Erneut schilderte Finanzminister Maurer die Situation. Er betonte, dass die Kredite für die flugnahen Betriebe zuerst durch das auf den folgenden Tag traktandierte Luftfahrtgesetz ermöglicht werden müssten. Auch im Bereich der Luftfahrt verfolge man zudem drei Ziele: Das Geld müsse in der Schweiz bleiben, die Lufthansa müsse die Standortsicherheit der Schweiz garantieren und die Schweizer Umweltstandards müssten durchgesetzt werden. Diese Bedingungen habe man in entsprechenden Vereinbarungen mit den Unternehmen festgelegt. Die flugnahen Betriebe, die einem chinesischen Konzern angehörten und die allesamt überschuldet seien, würden nur unterstützt, wenn dazu eine Auffanggesellschaft oder eine Gesellschaft mit Schweizer

Beteiligung oder in Schweizer Besitz gegründet würde. Um diese Optionen offen zu halten, müsse der Kredit aber bereits jetzt gesprochen werden, zumal die FinDel betont habe, dass sie keine entsprechenden Entscheidungen mehr treffen wolle.

Eine Minderheit Badertscher (gp, BE) beantragte, auf den Verpflichtungskredit für die Luftverkehrsunternehmen über CHF 1.275 Mrd. zu verzichten, da der Luftverkehr als starker Treiber des Klimaeffekts nicht auch noch durch Steuergelder unterstützt werden solle. Ein Antrag Bäumle (glp, ZH) sah vor, CHF 500 Mio. ohne Auflagen (aber mit Sicherheiten für den Fall von Kreditausfällen) zu sprechen; zusätzliche Unterstützung sollte jedoch nur nach der Vereinbarung klarer Rahmenbedingungen «im Sinne der Klimapolitik» erfolgen. Auch bezüglich der flugnahen Betriebe lag ein Minderheitsantrag Wettstein (gp, SO) auf Verzicht auf den Nachtragskredit vor; stattdessen solle nur der entsprechende Verpflichtungskredit genehmigt werden. Deutlich hiess der Nationalrat sowohl den Verpflichtungskredit für die Luftverkehrsunternehmen als auch den Nachtragskredit und den Verpflichtungskredit für die flugnahen Betriebe gut.

Wie bereits im Voranschlag 2020 mehrfach verwendet, nutzten die Kommissionsmehrheiten und -minderheiten bezüglich der Unterstützung für den Luftverkehr fleissig die Möglichkeit, Rahmenbedingungen der Kreditvergabe festzulegen. So wollte die Mehrheit der FK-NR die Unterstützung für die Flugverkehrsunternehmen an die Bedingung knüpfen, dass «in der künftigen standortpolitischen Zusammenarbeit mit den Flugverkehrsunternehmen die Klimaziele des Bundesrates kontrolliert und weiterentwickelt werden». Linke Minderheiten wollten die Unterstützung zudem an verschiedene klimapolitische Anliegen knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Auch die Zusicherung der Rückerstattung von nicht durchgeführten Flügen an die Reisebüros sowie die bevorzugte Bedienung von inländischen Kreditoren wurden als Bedingung vorgeschlagen, schliesslich lag auch ein Minderheitsantrag auf den Verzicht auf alle Bedingungen vor. Deutlich setzte sich die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Bedingung bezüglich der Klimaziele des Bundesrates gegen diverse Minderheiten durch. Ebenfalls erfolgreich war die Bedingung, dass die Fluggesellschaften den Reisebüros die bezahlten Flüge zurückerstatten müssen.

Auch zu den flugnahen Betrieben standen Rahmenbedingungen der Kreditvergabe im Raum. Eine Kommissionsmehrheit schlug vor, den Kredit an die Bedingung zu knüpfen, dass die betroffenen Unternehmen im Falle von restrukturierungsbedingten Entlassungen für das Personal Umschulungspläne entwickelten – und erntete dafür auch die Zustimmung des Bundesrates. Anträge für einen Verzicht auf entsprechende Bedingungen, einen Verzicht auf Entlassungen während der Unterstützungsphase, einen Minimallohn von CHF 4000 für die Mitarbeitenden sowie erneut die bevorzugte Bedienung von inländischen Kreditoren konnten sich wiederum nicht gegen den Mehrheitsantrag durchsetzen.

Nicht nur bezüglich des Flugverkehrs, sondern auch zu den Corona-Krediten im Allgemeinen sollten Rahmenbedingungen für die Kreditverwendung geschaffen werden: Ein Antrag Schwander wollte die Kredite an die ersatzlose Streichung der Artikel 5, 6, 6a und 7 der Covid-19-Verordnung 2 – also der Massnahmen bezüglich des Betreuungsangebots für Kinder, des Verbandsverbots und der Schliessung von Einrichtungen – binden. Diesbezüglich bat Finanzminister Maurer den Nationalrat um Ablehnung, da der Bundesrat den «pragmatischen Weg» gehen und laufend aufgrund von Lagebeurteilungen über das weitere Vorgehen entscheiden wolle. Mit 138 zu 53 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) folgte die grosse Kammer dem Bundesrat.

Beinahe in Vergessenheit geriet ob der ganzen Corona-Anträge der eigentliche Nachtrag I zum Voranschlag 2020; und dies, obwohl es einmal mehr einen Kredit für die Hochseeschiffahrt zu sprechen galt. Eine Minderheit Schwander beantragte, den Kredit über CHF 28.3 Mio. nicht zu genehmigen, bis der Bundesrat eine Gesamtschau der noch ausstehenden Bürgschaftskredite für die Hochseeschiffe durchgeführt habe. Damit solle die Salamtaktik beendet und stattdessen ein vollständiger Rahmenkredit über den noch ausstehenden Betrag geschaffen werden. Ein solcher Rahmenkredit sei nicht möglich, erklärte Heinz Siegenthaler (bdp, BE), da Bürgschaften gemäss Finanzhaushaltsgesetz dann bezahlt werden müssten, wenn sie anfielen. Bundesrat Maurer verwies zudem darauf, dass man bemüht sei, so wenig Bürgschaften wie möglich tatsächlich leisten zu müssen. Wenn man nun aber durch eine Gesamtschau andeuten würde, dass man die Schiffe verkaufen wolle, hätten diese keinen Wert mehr. Entsprechend lehnte der Nationalrat den Minderheitsantrag Schwander ab.

Insgesamt genehmigte der Nationalrat somit den Nachtrag I zum Voranschlag 2020 über CHF 50 Mio. sowie die Nachmeldungen über CHF 16 Mrd. Dabei bestätigte er auch alle von der FinDel bereits genehmigten Kredite. Zudem entschied der Rat mit 149 zu 31

Stimmen (bei 14 Enthaltungen), die Nachmeldungen als ausserordentlichen Zahlungsbedarf zu verbuchen und so von der Schuldenbremse auszunehmen. Das dazu nötige qualifizierte Mehr wurde erreicht. Die Gegenstimmen sowie die meisten Enthaltungen stammten von der SVP-Fraktion. Überdies löste die grosse Kammer mit 186 zu 8 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) für verschiedene Ausgaben die Ausgabenbremse.<sup>8</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 05.05.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Bereits am folgenden Tag setzte sich der **Ständerat** mit dem **Nachtrag I zum Voranschlag 2020 und den dazugehörigen Nachmeldungen** auseinander und auch in der kleinen Kammer ging die Verwendung der Superlative weiter. Dabei hatte der Ständerat über zwei neue Anträge seiner Finanzkommission zu entscheiden: Die FK-SR schlug einen Kredit über CHF 67 Mio. zur Unterstützung des Tourismus sowie einen Kredit über CHF 50 Mio. zur Übernahme eines Anteils an bestimmten Geschäftsmieten vor, obwohl die entsprechende Gesetzesgrundlage für die Unterstützung im Tourismus wie auch bei den Geschäftsmieten noch geschaffen werden musste. Der Kredit für den Tourismus beruhe auf zwei unterschiedlichen Anträgen, erklärte Kommissionspräsident Hegglin (cvp, ZG). CHF 27 Mio. seien als Ersatz für die wegfallenden Tourismusabgaben vorgesehen, mit CHF 40 Mio. solle in den nächsten drei Jahren eine Werbekampagne für den Schweizer Tourismus geführt werden. Damit wolle man die ausländischen Touristen von Ferien in der Schweiz überzeugen, ergänzte Christian Levrat (sp, FR). Bundesrat Maurer kritisierte, dass das Geld gemäss diesem Vorschlag nicht in der Schweiz bleibe, sondern «irgendwelchen Werbebüros und Plakat- und Werbeagenturen irgendwo in China» zugutekomme. Er bat deshalb den Rat darum, ein entsprechendes Unterstützungsprojekt des Bundesrates für den Tourismus abzuwarten, das dann tatsächlich den Schweizer Unternehmen im Tourismusbereich zugute käme. Hans Wicki (fdp, SR) wehrte sich gegen diese Darstellung des Finanzministers und wies als Mitglied eines Steering Committee von Tourismus Schweiz daraufhin, dass die Werbekampagne für das Jahr 2021 bereits in diesem Sommer geplant und Zahlungsverpflichtungen eingegangen werden müssten. Damit wolle man auch nicht in China, sondern in der Schweiz Werbung machen. Nicht nur der Bundesrat, auch eine Minderheit Knecht (svp, AG) lehnte den entsprechenden Antrag der Kommissionsmehrheit mit Verweis auf die bereits existierenden Fördergelder für den Schweizer Tourismus ab. Dennoch sprach sich der Ständerat mit 33 zu 5 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) für den Mehrheitsantrag aus.

Bei den Geschäftsmieten beantragte die Kommission CHF 50 Mio. Diese Zahl komme zustande, indem man von 15'000 betroffenen Mietverhältnissen, einer durchschnittlichen relevanten Miete von CHF 7'800 und einer durchschnittlichen Einschränkung von 1.5 Monaten ausgehe, erklärte Hegglin für die Kommission. Diese Schätzungen wiederum beruhen auf dem ursprünglichen Vorschlag der WAK-SR, wonach Geschäftsmieten bis zu CHF 5'000 pro Monat erlassen und Geschäftsmieten ab CHF 5'000 von Mietenden, Vermietenden und Bund zu je einem Drittel übernommen werden sollten. Auch dagegen wehrte sich eine Minderheit Knecht, deren Sprecher betonte, dass durch eine entsprechende Regelung Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit nicht mehr gewährleistet seien, die Regelung zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde und erhebliches Missbrauchspotenzial bestehe. Christian Levrat kritisierte die Minderheit hingegen dafür, dass sie die Entscheidung des Vorabends angreife, aber im Rahmen der Nachtragsdiskussion keine finanzpolitischen Begründungen dafür liefere. «Wir machen uns lächerlich, wenn wir an einem Montagabend um 22 Uhr eine Regelung verabschieden und am Dienstagmorgen um 11 Uhr die Finanzierung dieser Regelung ablehnen», warb er für Annahme des Mehrheitsantrags. Mit 26 zu 14 Stimmen (bei 1 Enthaltung) sprach sich der Rat für den Kredit zu den Geschäftsmieten aus. Ob dieser überhaupt fällig werden würde, war jedoch unklar: Die WAK-NR hatte die entsprechende Motion zur Grundlage der Übernahme der Geschäftsmieten in der Zwischenzeit verworfen und sich für einen eigenen Vorschlag stark gemacht.

Eine weitere Differenz zum Erstrat schlug die FK-SR beim Kredit für die Institutionen zur Kinderbetreuung vor: Statt der vom Nationalrat vorgesehenen CHF 100 Mio. sollten nur CHF 65 Mio. für die Kinderbetreuung gesprochen werden. Diese Differenz stamme daher, dass der Bund ursprünglich 50 Prozent der entgangenen Elternbeiträge übernehmen sollte, nun seien es aber mindestens ein Drittel, erklärt Eva Herzog (sp, BS). Da der Bund mit der Kultur und dem Sport zwei Bereiche unterstütze, die ebenfalls Sache der Kantone seien, ziehe das Föderalismusargument diesbezüglich nicht, nahm sie die Kritik an der Finanzhilfe für die Kinderbetreuung vorweg. Dem widersprach in der Folge der Finanzminister, der auf das Sportförderungsgesetz und das Kulturförderungsgesetz als Grundlage für die entsprechenden Unterstützungskredite hinwies. Er bat folglich um Zustimmung zur Minderheit Salzmann (svp, BE), die auf

diesen Betrag verzichten wollte. Mit 25 zu 15 Stimmen (bei 1 Enthaltung) beharrte der Rat jedoch auf der Unterstützung für die Kinderbetreuung und stimmte dem Vorschlag der FK-SR zu.

Kaum Neuerungen gab es bei den übrigen Kreditposten. Eine weitere Minderheit Knecht beantragte, unter Anführung derselben Argumentation wie tags zuvor die Minderheit Guggisberg (svp, BE) in der grossen Kammer, die Soforthilfe für Kulturschaffende zu streichen und die Ausfallentschädigungen im Kulturbereich zu reduzieren. Beide Anträge lehnte der Rat ab. Dabei wurde auf eine Auszählung der Stimmen verzichtet: Wie Ständeratspräsident Stöckli (sp, BE) zuvor angekündigt hatte, beschränkten sich die Stimmzählenden aufgrund des klaren Resultats auf das Feststellen eines offensichtlichen Mehrs.

Schliesslich bestätigte der Ständerat auch die Kredite für die Luftverkehrsunternehmen (CHF 1.275 Mrd.) und die flughnahen Betriebe (CHF 600 Mio. Verpflichtungskredit und CHF 600 Mio. Nachtragskredit), Ersteres entgegen einer Minderheit Thorens Goumaz (gp, VD), die aus ökologischen Gründen auf den Luftverkehrskredit verzichten wollte: Man dürfe nun im Flugverkehrsbereich nicht zur alten Normalität zurückkehren, sondern müsse die Fluggesellschaften zum Handeln verpflichten, bevor man die entsprechenden Kredite gewähre. Es seien schliesslich nicht diese zwei Fluggesellschaften systemrelevant, sondern «c'est le climat qui est d'importance systémique». Mit 30 zu 5 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) sprach sich der Rat jedoch deutlich für die zwei Kredite aus. Hingegen nahm der Ständerat bei den Rahmenbedingungen der Kreditverwendung eine Änderung vor, indem er sich sowohl bei den Luftverkehrsunternehmen als auch bei den flughnahen Betrieben gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung der Klimaziele des Bundesrates und zur Rückerstattung der durch Reisebüros bezahlten Flüge aussprach, diesen stattdessen jedoch die Suche nach sozialverträglichen Lösungen mit den Sozialpartnern im Falle eines Personalabbaus vorschreiben wollte.<sup>9</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.06.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Das **Differenzbereinigungsverfahren zu den Nachmeldungen zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020** dauerte zwar einige Runden, wurde jedoch in nur zwei Tagen der ausserordentlichen Session zur Bewältigung der Corona-Krise abgewickelt. Entsprechen sei man als Mitglied einer Finanzkommission «eigentlich von einer Sitzung an die nächste» gegangen, wie Ursula Schneider Schüttel (sp, NR) erklärte und die zu kurze Behandlungszeit monierte. Noch offen waren bei der Differenzbereinigung die Kredite für die Institutionen der Kinderbetreuung, für den Tourismus, für die Geschäftsmieten sowie die Rahmenbedingungen für die Flugverkehrsunternehmen und die flughnahen Betriebe. Zu den ersten drei Punkten redete Finanzminister Maurer dem Parlament zu Beginn der Differenzbereinigung ins Gewissen: Das Legiferieren aufgrund von Notrecht sei nur bei Gefahr oder Eintreten einer schweren Störung der öffentlichen Ordnung oder bei Gefährdung der inneren oder äusseren Sicherheit möglich. Dies sei jedoch bei den noch offenen Fragen zur Kinderbetreuung, zum Tourismus und zum Wohnungswesen nicht der Fall. Entsprechend habe man keine Berechtigung, hier einen Kredit zu sprechen. Dieser Appell stiess beim Parlament jedoch mehrheitlich auf taube Ohren.

Bezüglich des Kredits für die Institutionen zur Kinderbetreuung betonte etwa Céline Widmer (sp, ZH), die nationalrätliche Kommissionsprecherin, die Notwendigkeit der Bundesunterstützung aufgrund der aktuellen Notlage. Zahlreiche Sprechende betonten denn auch die soziale und wirtschaftliche Bedeutung von Krippen und hoben hervor, dass das Kinderbetreuungsnetz langwierig und teuer aufgebaut worden sei und nun Gefahr laufe, zusammenzubrechen. Zu glauben, dass die Gemeinden und Kantone diese Zahlungen leisten könnten, sei illusorisch, erklärte etwa Minderheitssprecher Christian Dandrès (sp, GE). Auch die Kommissionsmehrheit sah einen Beitrag vor: Insgesamt liege der geschätzte Finanzbedarf bei CHF 200 Mio., davon solle der Bund wie vom Ständerat vorgeschlagen einen Drittel, die Kantone zwei Drittel übernehmen, erklärte Kommissionsprecherin Widmer. Zwar beantragten zwei Minderheiten, bei CHF 100 Mio. zu bleiben respektive gar kein Geld zu sprechen, die Ratsmehrheit entschied sich jedoch, dem Ständerat beizupflichten und diese Differenz zu bereinigen.

Als nächstes galt es, die Bedingungen der Kreditverwendung für die Flugverkehrsunternehmen und flughnahen Betriebe zu bereinigen. Auch hier willigte der Nationalrat in die Formulierung des Ständerates ein: Statt Umschulungsplänen für den Fall eines Stellenabbaus zu erarbeiten, sollten die entsprechenden Unternehmen dazu verpflichtet werden, bei einem allfälligen Personalabbau sozialverträgliche Lösungen zu finden. Umstrittener war die Frage, ob die Flugverkehrsunternehmen verpflichtet werden sollten, den Reisebüros die ausgefallenen Flüge zu bezahlen. Löste dies bei der Mehrheit des Ständerates anfänglich aufgrund der Ungleichbehandlung von Reisebüros und Privaten noch Kopfschütteln aus, liess sie sich in der Folge vom Argument

überzeugen, dass Umbuchungen, Gutscheine und Rückzahlungen bis April 2021 zwar für Private eine Möglichkeit seien, nicht aber für die Reisebüros, welche den Kunden ihrerseits ab Anfang Oktober das Geld zurückerstatten müssten. Für diese sei eben eine Rückzahlung existenziell. Stillschweigend willigte der Ständerat folglich in diese Bedingung zur Kreditverwendung ein.

Länger dauerten die Debatten zu den Geschäftsmieten und zum Tourismus.

Die Diskussion um den Kredit zu den Geschäftsmieten lehnte sich eng an die Diskussion um das Gesetz und somit die Formalitäten zum Erlass der Geschäftsmieten an. Die CHF 50 Mio., welche der Ständerat anfangs beantragt hatte, entsprachen denn auch dem Betrag, der gemäss des Konzepts der WAK-SR nötig wäre. Da der Vorschlag der WAK-NR lediglich eine Aufteilung zwischen Mietenden und Vermietenden, ohne Beteiligung des Bundes vorsah, und der Nationalrat diesen gegenüber dem ständerätlichen Vorschlag bevorzugte, lehnte die grosse Kammer einen entsprechenden Bundeskredit ab. Eine Minderheit Friedl (sp, SG) zog jedoch in Betracht, CHF 20 Mio. für einen Härtefallfonds, den es auch im nationalrätlichen Konzept brauche, einzustellen, erzielte mit diesem Vorschlag jedoch keine Mehrheit. Es fehle die Gesetzesgrundlage für einen entsprechenden Kredit, zumal man sich bezüglich des Gesetzes nicht habe einigen können, betonten dessen Gegnerinnen und Gegner. Ähnlich verlief anschliessend auch die Debatte im Ständerat, auch hier sprach sich die Kommissionsmehrheit dagegen aus, einen Betrag zu sprechen, ohne dass die gesetzliche Grundlage vorliege. In der Zwischenzeit hatte die WAK-SR ein neues, auf dem Vorschlag ihrer Schwesterkommission beruhendes Konzept erarbeitet, das ebenfalls einen Härtefallfonds beinhaltete. Um diesen zu finanzieren, schlug auch im Ständerat eine Minderheit einen Kredit über CHF 20 Mio. vor – hier jedoch mit 21 zu 20 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) erfolgreich, wenn auch äusserst knapp. Die Argumentation der Minderheit lautete, dass das Geld mit diesem Kredit bereit wäre, falls die Räte eine Übereinkunft bezüglich des Gesetzes treffen würden, und ansonsten eh nicht verwendet werden könnte. Nachdem sich der Nationalrat jedoch von dieser Argumentation nicht hatte überzeugen lassen und auf einer Streichung des entsprechenden Kredits beharrt hatte, willigte der Ständerat ein: Ohne Gesetzesgrundlage gebe es auch keinen Kredit; man habe ja in der Sommersession erneut eine Möglichkeit, diesbezüglich eine Gesetzesgrundlage zu erarbeiten, war aus der kleinen Kammer zu vernehmen.

Somit verblieb noch der kombinierte Kredit für den Tourismus. Hier hatte sich der Nationalrat mit den CHF 40 Mio. für die Werbekampagne für den Schweizer Tourismus für die nächsten drei Jahre abgefunden, wollte diese aber nur unter der Bedingung genehmigen, dass dieser Tourismuskredit für dreifach nachhaltige – ökologische, sozial gerechte und wirtschaftlich sorgsame – Förderprogramme eingesetzt würde. Die wegfallenden Tourismusabgaben in der Höhe von CHF 27 Mio. wollte er hingegen nicht finanzieren – diese hätte der Bund anstelle der privaten Beitragszahlenden, darunter die UBS, die Zürcher Kantonalbank und Red Bull, übernehmen sollen, wie Bundesrat Maurer eine Erklärung des SECO wiedergab. Letzteres sei ebenfalls der Meinung, es brauche keinen zusätzlichen Kredite, ergänzte der Finanzminister. Man wolle nicht die Beiträge von Privaten übernehmen, zudem würde das Geld nicht den Geschädigten zugutekommen, befürchtete die grosse Kammer. Der Ständerat präziserte die Ausgangslage der Tourismusabgaben: Normalerweise würde dieser Betrag durch rund 1200 Partner aus dem Tourismusbereich – CHF 22 Mio. stammten dabei von lokalen Akteuren, CHF 5 Mio. von grossen Sponsoren – finanziert und vor allem kleineren und regionalen Partnern zugute kommen. Der Ständerat hielt somit vorerst am höheren Betrag von CHF 67 Mio. fest, gab jedoch kurz vor der Einigungskonferenz nach, nachdem der Nationalrat einen Kompromissvorschlag einer Minderheit Matter (glp, GE) über CHF 53.5 Mio., bei dem der Bund entsprechend nur die Hälfte der Tourismusabgabe hätte übernehmen sollen, abgelehnt hatte. Kommissionspräsident Hegglin (cvp, ZG) verwies jedoch darauf, dass man hier unter der Bedingung einlenke, dass der Bundesrat die CHF 40 Mio je hälftig den regionalen Tourismusorganisationen und Schweiz Tourismus zukommen lasse. Beat Rieder (cvp, VS) ergänzte, dass damit bei Schweizerinnen und Schweizern Werbung für Ferien in der Schweiz gemacht und nicht international für Ferien in der Schweiz geworben werden solle. Schliesslich willigte der Ständerat auch in die Bedingung ein, dass der Kredit für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus eingesetzt werden solle, auch wenn gemäss Hegglin die «Zuständigen des SECO» die Folgen dieser Bedingung nicht genau hätten abschätzen können.

Insgesamt folgte das Parlament somit nur bei den Geschäftsmieten dem Aufruf des Finanzministers sowie einer Minderheit Schwander (svp, SZ) und verzichtete auf weitere Kredite im Rahmen des Notrechts, entschied sich bei den übrigen zwei Fragen aber immerhin für des Finanzministers zweitliebste Option: die günstigere.<sup>10</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Zwei Wochen, nachdem das Parlament den ausserordentlichen Nachtrag IIb verabschiedet hatte, reichte der Bundesrat im September 2020 den ordentlichen **Nachtrag II zum Voranschlag 2020** nach. Dieser beinhaltete zehn Nachtragskredite über CHF 98.2 Mio. und betraf insbesondere die Bundesbeiträge an die Ergänzungsleistungen zur AHV (CHF 53 Mio.) und zur IV (CHF 25 Mio.). So nähmen die Bezüge von Ergänzungsleistungen in den Kantonen im Jahr 2020 voraussichtlich stärker zu als erwartet, wodurch auch die Ausgaben des Bundes, der 5/8 der Kosten übernimmt, anstiegen. Weitere Kreditposten betrafen die Frontex (CHF 7.1 Mio.), deren Budget voraussichtlich erhöht werde; die Hochseeschifffahrt (CHF 4 Mio.), bei der eine weitere Bürgschaft gezogen worden sei; die Zollverwaltung (CHF 3 Mio.), die aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids zur Besteuerung von Cannabisblüten die Erträge sowie Zinsen aus der Tabaksteuer zurückerstatten muss.

Neben diesen Nachtragskrediten beantragte der Bundesrat auch einen Verpflichtungskredit für die Beschaffung von Arzneimitteln (CHF 30 Mio.). Da der Bund diese nicht mehr direkt beschaffe, sondern den Lieferfirmen eine Abnahmegarantie gebe, entstünden mehrjährige Verpflichtungen, erklärte der Bundesrat. Weiter wollte er eine Kreditverschiebung von der Armeepothek für die Beschaffung von Sanitätsmaterial hin zur Finanzierung der Covid-Testkosten vornehmen. Statt der 8000 Tests täglich, die im Rahmen des Nachtrags IIb finanziert worden waren, führe der Bund derzeit 12'000 Tests täglich durch. Obwohl er die Testkosten gesenkt habe, entstünde dadurch noch immer ein Finanzbedarf. CHF 15.6 Mio. aus nicht ausgeschöpften Voranschlagskrediten 2019 sollten schliesslich in verschiedenen Bundesämtern zur Bildung von zweckgebundenen Reserven eingesetzt werden, wozu aufgrund der verspäteten Behandlung der Staatsrechnung 2019 eine Kreditübertragung nötig wurde.<sup>11</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 02.12.2020  
ANJA HEIDELBERGER

In der Wintersession 2020 behandelten National- und Ständerat nach dem Nachtrag I, dem Nachtrag IIa und dem Nachtrag IIb schliesslich den **zweiten ordentlichen Nachtrag zum Voranschlag 2020**. Dabei ging es um ordentlich verbuchte nachträgliche Kosten des Jahres 2020, nicht um die bereits im Nachtrag IIa und IIb abgeseigneten ausserordentlichen Corona-bedingten Kosten. Insgesamt lagen zehn Nachtragskredite über CHF 98.2 Mio. vor, wobei 80 Prozent des gesamten beantragten Nachtragskredits auf die Bundesbeiträge an die Ergänzungsleistungen zur AHV (CHF 53 Mio.) und zur IV (CHF 25 Mio.) entfielen. Die Kosten der Ergänzungsleistungen seien in den Kantonen höher ausgefallen als geplant, weshalb auch die diesbezüglichen Kosten für den Bund gestiegen seien, wie Finanzminister Maurer erklärte. Er sah dies als erstes Anzeichen dafür, dass sich die Situation bei den Ergänzungsleistungen verschärfen könnte und Kantone und Gemeinden hier Probleme bekommen könnten. Keiner der Nachträge war umstritten, die FK-NR und die FK-SR hatten sie zuvor einstimmig angenommen – sie fielen denn ob den bereits genehmigten Budgetnachträgen 2020 in der Höhe von CHF 31.9 Mrd. auch kaum ins Gewicht. Zudem konnte die Schuldenbremse 2020 bei einem erlaubten Defizit von CHF 3.4 Mrd. problemlos eingehalten werden, da ein Grossteil der Corona-bedingten Kosten als ausserordentliche Ausgaben verbucht worden waren und somit die Schuldenbremse nicht belasteten. Einstimmig lösten Nationalrat und Ständerat die dafür nötige Ausgabenbremse und nahmen den Bundesbeschluss über den Nachtrag II zum Voranschlag 2020 an (Nationalrat: 183 zu 0 Stimmen; Ständerat: 39 zu 0 Stimmen).<sup>12</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 31.03.2021  
ANJA HEIDELBERGER

Am 31. März 2021 folgte der erste **ordentliche Nachtrag I zum Voranschlag 2021**, der elf Nachtragskredite in der Höhe von CHF 2.6 Mrd. beinhaltete. Der Grossteil davon, CHF 2.4 Mrd., sollten für die Finanzierung der Corona-Tests verwendet werden. Von diesem Betrag war die Hälfte bereits als ordentlicher Kredit verbucht worden, der Bundesrat hatte sich nun aber nachträglich entschieden, diese Hälfte zusammen mit den neu anfallenden Kosten von CHF 1.2 Mrd. zur Ausweitung der Teststrategie gemeinsam als ausserordentliche Kredite zu behandeln. Hinzu kamen weitere Corona-bedingte Beträge in der Höhe von CHF 64 Mio. zur Unterstützung der Kantone beim Aufbau der Infrastruktur für die wiederholte Testung der Bevölkerung sowie für den touristischen Verkehr (CHF 25 Mio.) und für Zivilschutz-Einsätze (CHF 9 Mio.).

In deutlich geringerer Kostenhöhe fielen auch Nachträge ohne Corona-Bezug an, etwa beim Schweizer Beitrag an die Budgeterhöhung der europäischen Satellitennavigationsprogramme Galileo und EGNOS (GNSS-Programme; CHF 5.6 Mio.), beim aufgrund der Anpassung der Datengrundlage erhöhten Budgetbedarf beim Ressourcenausgleich zwischen Bund und Kantonen (CHF 5.2 Mio.), bei einem weiteren Verlust aus den Solidarbürgschaften für die Hochseeschifffahrt (CHF 3.0 Mio.), beim schneller als geplant voranschreitenden Programm DaziT (CHF 17 Mio.) sowie bei den

neuen Finanzhilfen für familienergänzende Kinderbetreuung. Letztere erfreuten sich einer hohen Nachfrage, weshalb der Bundesrat hier eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um CHF 80 Mio. beantragte.

Zudem kündigte der Bundesrat bereits einen neuen ausserordentlichen Nachtrag an, mit dem er die Unterstützung für Veranstalter von Publikumsanlässen mit überkantonaler Bedeutung, die das Parlament in der Frühjahrssession 2021 angenommen hatte, finanzieren wollte.<sup>13</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.<sup>14</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.10.2010

NICOLAS FREYMOND

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschiffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen



Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbilletts anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eigenziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren

gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.<sup>15</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.2015  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulat der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.<sup>16</sup>

## Schifffahrt

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.09.1983  
REGINA ESCHER

Der Bundesrat schickte einen **Vorentwurf für die Revision des Schiffsregister-Gesetzes** in die Vernehmlassung. Mit verschärften Vorschriften will die Landesregierung künftig verhindern, dass Rheinschiffe auf den Namen sogenannter Briefkastenfirmen eingetragen werden können.<sup>17</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 04.10.1985  
KATRIN HOLENSTEIN

Oppositionslos **stimmte das Parlament einer Änderung des Schiffsregister-Gesetzes zu** und passte damit das schweizerische Recht an das 1980 verabschiedete Zusatzprotokoll zur revidierten Rheinschiffahrtsakte an. Um die missbräuchliche Verwendung der Schweizer Flagge durch sogenannte Briefkastenfirmen sowie daraus resultierende Wettbewerbsverzerrungen bei der Schifffahrt auf dem Rhein zu verhindern, wird die Zulassung zum schweizerischen Schiffsregister in Zukunft von der Existenz eines wirtschaftlich und geschäftlich selbständigen Unternehmens in der Schweiz abhängig gemacht.<sup>18</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.10.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Der Bundesrat nahm abschliessend Stellung zur jahrelangen **Diskussion um ein schweizerisches Binnenschiffahrts-Netz**. In einem zuhundert des Parlaments verabschiedeten "Bericht über die Frage der Freihaltung der Wasserstrassen" beantragte er den Verzicht auf das 1973 von den eidgenössischen Räten verlangte Freihaltengesetz, das in der Vernehmlassung mehrheitlich auf Opposition gestossen war. Einen künftigen Ausbau der Aare und des Hochrheins bis zum Bodensee für die Grossschiffahrt hält die Landesregierung aus verkehrspolitischen, umweltschützerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen für wenig wahrscheinlich, so dass auf eine Freihaltung verzichtet werden kann. Hingegen will sie weiterhin die notwendigen Massnahmen vorkehren, um eine spätere Schiffbarmachung des Rheins bis zur Aaremündung und der Rhone vom Genfersee flussabwärts zu ermöglichen. Zur Realisierung dieser Freihaltmassnahmen wird der Bund in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen Sachpläne im Sinne des Raumplanungsgesetzes erarbeiten, welche in der kantonalen Richtplanung zu berücksichtigen sind. Stimmt das Parlament dem Vorhaben des Bundesrates zu, soll für die beiden Projekte Rhein und Rhone mit dem benachbarten Ausland das Gespräch gesucht und namentlich mit Frankreich über eine Schiffbarmachung der Rhone bis Lyon verhandelt werden.<sup>19</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 25.09.1989  
SERGE TERRIBILINI

La grande Chambre a traité le rapport sur la **protection du tracé des voies navigables** présenté par le Conseil fédéral en 1987. Selon A. Ogi, le développement de la navigation fluviale n'est guère utile car la poursuite des priorités actuelles du gouvernement (Rail 2000, achèvement du réseau des routes nationales) fait que l'infrastructure ainsi créée sera largement suffisante, et ce pour longtemps. Le gouvernement entend seulement prendre certaines mesures de protection sur les rives du Rhin jusqu'à l'embouchure de l'Aar, mais y renoncera en ce qui concerne le secteur allant de cette embouchure aux lacs jurassiens. Le Conseil national se borna à prendre acte de ce rapport au grand dépit de certains Romands qui voyaient dans une liaison fluviale Yverdon-Bâle un complément idéal au transport par route et par rail. Le Conseil national se rangea à l'avis du gouvernement par 75 voix contre 41 en faveur de la proposition Friderici (pl, VD) de renvoi pour étude à la commission.<sup>20</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 24.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats, tout comme le Conseil national en 1989, a pris acte du **rapport sur la protection du tracé des voies navigables** présenté par le gouvernement en 1987. Ce dernier, estimant que les grands travaux en matière d'infrastructure routière et ferroviaire seront aptes à répondre à toutes les demandes en matière de trafic, n'envisage pas de projets importants en ce domaine.<sup>21</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a demandé au parlement d'octroyer **un crédit cadre** pour cautionnement **de CHF 350 millions** et d'une durée de dix ans **afin d'assurer un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Selon le gouvernement, une telle politique est indispensable pour assurer les besoins d'approvisionnement de la Suisse de manière indépendante. En période de crise, il serait vital pour la politique de sécurité helvétique de disposer d'un tonnage suffisant. Or, l'effectif des navires suisses est passé, depuis 1985, de 34 à 23 unités, d'où la nécessité d'une politique de cautionnement attractive.<sup>22</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 04.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a également adopté le projet du gouvernement d'octroi d'un **crédit cadre** pour cautionnement de CHF 350 millions et d'une durée de dix ans, **afin de garantir un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**.<sup>23</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin.

Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.<sup>24</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.11.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans son message, le Conseil fédéral a demandé au parlement de renouveler le crédit-cadre de CHF 600 millions qui sert à garantir l'acquisition de cargos naviguant sous le pavillon à croix blanche. L'appui de la Confédération assure l'avenir de la **flotte suisse de haute mer** pour les dix années à venir. Pour le gouvernement, sans cette aide, la marine suisse n'a aucune chance de survivre, car la navigation maritime est fortement subventionnée dans le monde entier. Par cette décision, la Confédération poursuit la politique menée depuis 1959; un soutien qui n'a pas coûté un sou au contribuable, puisque le cautionnement n'a jamais été mis à contribution jusqu'à présent. L'objectif gouvernemental est de maintenir un effectif et une composition adaptés aux nécessités d'un approvisionnement de crise. La flotte suisse de haute mer comprenait, en 2001, 24 unités, essentiellement des vraquiers, six petits cargos mixtes pouvant charger des conteneurs, deux chimiquiers et un tanker.<sup>25</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 05.12.2007  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. En 2002, le parlement avait déjà adopté un tel crédit, d'un montant de CHF 600 millions, afin de faciliter le remplacement graduel sur dix ans des navires suisses et de permettre ainsi le maintien d'une flotte commerciale nationale capable de garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. Actuellement, la flotte compte environ 25 navires représentant une capacité totale de chargement supérieure à 800'000 tonnes. Or, la reprise économique observée depuis 2003 a occasionné une augmentation d'au moins 50% du prix des navires. Par conséquent, près de 75% du crédit alloué par les Chambres a d'ores et déjà été investi et les fonds restants ne suffiront pas pour achever le remplacement. Le renouvellement approuvé par la Chambre haute vise à accroître le crédit-cadre de CHF 500 millions et à le prolonger de cinq ans de sorte à remédier à cette situation.<sup>26</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé sans discussion, par 153 voix contre 2, le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Cette augmentation de CHF 500 millions du crédit accordé par les chambres en 2002 (CHF 600 millions) constitue une adaptation à la hausse des prix des navires occasionnée par la reprise économique mondiale dès 2003. Le délai pour le renouvellement complet de la flotte commerciale suisse est par ailleurs prolongé de cinq ans.<sup>27</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 10.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.<sup>28</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.06.2010  
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.<sup>29</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.<sup>30</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.<sup>31</sup>

## Umweltschutz

### Allgemeiner Umweltschutz

Ende August unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Genehmigung von vier Übereinkommen der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)**. Aufgrund des anwachsenden Personen- und Güterverkehrs auf internationalen Gewässern hatte die internationale Gemeinschaft einige Jahre zuvor verstärkte Bestrebungen zum Schutz der Meeresumwelt unternommen. Neben dem Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe aus dem Jahre 1973 wurden dem Parlament mit dem Bunkeröl- und Ballastwasser-Übereinkommen aus den Jahren 2001 respektive 2004 sowie dem Übereinkommen von 2001 zur Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen drei neuere Übereinkommen vorgelegt, die sich ebenfalls einen verstärkten Umweltschutz zum Ziel setzten. Darüber hinaus beantragte der Bundesrat in seiner Botschaft per Änderung des eidgenössischen Schifffahrtsgesetzes eine Kompetenzerweiterung, welche die Regierung ermächtigt,

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.12.2012  
MARLÈNE GERBER

internationale Übereinkommen der IMO künftig eigenständig zu genehmigen. Der Nationalrat, welcher das Geschäft in der Wintersession als Erstrat behandelte, sprach sich einstimmig für beide Anliegen aus.<sup>32</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 22.03.2013  
MARLENE GERBER

Nachdem sich der Nationalrat bereits im Vorjahr einstimmig für die **Genehmigung von vier Übereinkommen der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)** zur Verringerung der Meeresverschmutzung ausgesprochen hatte, folgte die kleine Kammer diesem Entscheid in der Frühjahrsession geschlossen, wonach die Genehmigung der Übereinkommen sowie eine entsprechende Änderung des eidgenössischen Schifffahrtsgesetzes auch die Schlussabstimmungen in den Räten beinahe ohne Gegenstimmen passierte.<sup>33</sup>

1) BO CE, 2010, p. 726 s. et 1009; BO CN, 2010, p. 1209 ss. et 1674.

2) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.

3) BO CE, 2010, p. 995.

4) AB SR, 2017, S. 347 ff.; TA, 3.4.17; AZ, LZ, NZZ, 19.5.17

5) AB NR, 2017, S. 795 ff.; NZZ, TA, 1.6.17

6) AB NR, 2019, S. 2058 ff.; AB SR, 2019, S. 1021 ff.; Nachtrag II zum Voranschlag 2019; Nachtrag IIa zum Voranschlag 2019

7) Botschaft über den Nachtrag I zum Voranschlag 2020; Medienmitteilung FK vom 2.5.20; Nachmeldung des BR vom 16.4.20; Nachmeldung des BR vom 20.3.20; NZZ, 20.3.20; TA, 21.3.20; TA, 24.3.20

8) AB NR, 2020, S. 392 ff.

9) AB SR, 2020, S. 227 ff.

10) AB NR, 2020, S. 495 ff.; AB NR, 2020, S. 547 ff.; AB SR, 2020, S. 256 ff.; AB SR, 2020, S. 281 ff.

11) Nachtrag II zum Voranschlag 2020

12) AB NR, 2020, S. 2150 ff.; AB NR, 2020, S. 2163; AB SR, 2020, S. 1158 f.

13) Nachtrag I zum Voranschlag 2021

14) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.

15) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B\_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eigenerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).

16) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.

17) BaZ, 15.9.83.

18) Amtl. Bull. NR, 1985, S. 1330 f. und 1860 ; Amtl. Bull. StR, 1985, S. 302 ff. und 607 ; BBI, 1985, II, S. 1296 ff.; BaZ, 6.6.85.

19) BBI, 1987, II, S. 457 ff.; Presse vom 16.4.87; siehe auch Amtl. Bull. NR, 1987, S. 1030 f. und 1043; AT, 28.1. und 5.3.87; BZ, 24.3.87. Reaktion: FAN, 22.4.87; 24 Heures, 2.6.87; AT, 29.6. und 7.7.87; SZ, 12.10.87; BaZ, 16.10.87.

20) BO CN, 1989, p. 1295 ss.; presse du 20.9.89; NZZ, 5.9. et 25.9.89. Sur le problème de l'avenir de la navigation fluviale, cf. L'Hebdo, 5.5.89.

21) BO CE, 1990, p.636ss.; Suisse, 14.3.90; AT, 22.8.90; NF, 24.10.90.

22) FF, 1992, I, p. 1 ss.; Presse du 7.11.91.

23) BO CE, 1992, p. 174 s.; BO CN, 1992, p. 820 s.; FF, 1992, III, p. 976; NZZ, 19.2 et 25.6.92; BaZ et SGT, 12.3.92.

24) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.

25) FF, 2002, p. 884 ss.; presse du 8.11.01.

26) FF, 2007, p. 4949 ss.; BO CE, 2007, p. 1008 s.

27) BO CN, 2008, p. 3 ss.

28) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.

29) BO CN, 2010, p. 995.

30) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.

31) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBI, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17

32) BBI, 2012, S. 8639 ff., 8677 f., 8679 f. und 8681 ff., AB NR, 2012, S. 1945 ff.

33) AB SR, 2013, S. 55 f. und 366; AB NR, 2013, S. 538; BBI, 2013, S. 2479 f.