

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Linke und ökologische Parteien, Eisenbahn
Akteure	Trede, Aline (gp/verts, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Hohl, Sabine

Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Hohl, Sabine 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Linke und ökologische Parteien, Eisenbahn, 2008 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsmandat	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	3
Parteien	3
Linke und ökologische Parteien	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
Büro-NR	Büro des Nationalrates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
Bureau-CN	Bureau du Conseil national
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Parlamentsmandat

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.09.2021
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession diskutierte der Nationalrat die vom Büro-NR ausgearbeitete Teilrevision des Parlamentsressourcengesetzes. Die Arbeiten gingen auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurück, die fordert, dass **Parlamentsangehörige per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**. In der Zwischenzeit hatte der Bundesrat, angeregt von einer weiteren, allerdings in den Räten abgelehnten parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.408), in einer Verordnung festgelegt, dass Bundesangestellte nur noch mit dem Flugzeug reisen dürfen, wenn die Reisezeit mit dem Zug sechs Stunden überschreitet oder eine zusätzliche Übernachtung nötig ist. Für die Revision schlug das Büro-NR eine analoge Regelung vor – wie Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin des Büros ausführte –, obwohl ursprünglich eine Reiseobergrenze von acht Stunden gefordert worden war. Auf die entsprechenden Nachfragen von Thomas Aeschi (svp, ZG) und Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) antwortete Aline Trede, dass Brüssel in dieser Vorlage der Knackpunkt gewesen sei, weil die Reise zum EU-Sitz etwas mehr als 6 Stunden mit dem Zug beanspruche. Es gehe aber bei der Vorlage primär darum, sich bewusst zu werden, dass nicht für alle Reisen das Flugzeug nötig sei. In der Folge doppelte Thomas Aeschi nach und rechnete vor, dass nicht nur die Reise nach Brüssel, sondern auch nach Rom, Berlin und Wien mehr als sechs Stunden dauere. Auch der Passus mit der Übernachtung zeige, dass man es mit dem Gesetz nicht wirklich ernst meine und diese Schlupflöcher letztlich Verhaltensänderungen bei den Parlamentsmitgliedern verhindern würden, weshalb nicht auf die Vorlage eingetreten werden solle. Dieser Antrag wurde in der Folge mit 114 zu 57 aus der SVP-, der FDP und der Mitte-Fraktion stammenden Stimmen abgelehnt. Etwas mehr Unterstützung, nämlich 70 Stimmen wiederum aus den gleichen Fraktionen, erhielt der Minderheitsantrag Aeschi, der eine grundsätzliche Wahlfreiheit zwischen Bahn- und Flugreisen lediglich dann vorgesehen hätte, wenn Flüge billiger sind als die entsprechende Reise mit dem Zug. Diskussionslos standen diesem Antrag allerdings 105 Stimmen gegenüber. Die darauffolgende Gesamtabstimmung passierte der Entwurf mit 114 zu 64 Stimmen (5 Enthaltungen).¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schieneverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden

etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.Iv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Liberale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlengrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.²

Eisenbahn

Im Dezember 2019 forderte Aline Trede (gp, BE) ein **Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene**. Trede argumentierte, dass die SBB den Ausbau aus Gründen des Klimaschutzes vorantreiben müssten. Der geforderte Plan solle insbesondere zu den Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte, zu den Nachtzügen sowie zur Erschliessung der grenznahen Agglomerationen Auskunft geben. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er zeigte sich bereit, ein entsprechendes Konzept vorzulegen, und wollte dabei auch aufzeigen, wie sich eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr auswirken würde. Nachdem Thomas Hurter (svp, SH) die Motion bekämpft hatte, wurde sie in der Sondersession 2021 im Nationalrat behandelt. Dort argumentierte Hurter, dass die Motion überholt sei, da die SBB bereits im Rahmen der strategischen Ziele 2019-2022 die Zielvorgabe erhalten hätten, den internationalen Personenverkehr auszubauen. Zudem sei auch nicht klar, wer diesen Ausbau, der nicht kostendeckend sei, bezahlen solle. Der Nationalrat folgte Hurters Argumentation indessen nicht und nahm die Motion mit 107 zu 77 bei 7 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen

MOTION
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

stimmenden SVP-Fraktion, von der Mehrheit der FDP.Liberalen-Fraktion sowie von einigen wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.³

MOTION
DATUM: 02.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auf Antrag der vorberatenden KVF-SR stimmte in der Wintersession 2021 auch der **Ständerat** der Motion Trede (gp, BE) zu, welche die Erarbeitung eines **Konzepts zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs** verlangte. Wie Kommissionssprecherin Häberli-Koller (mitte, TG) im Rat ausführte, teilte die Kommissionmehrheit die Auffassung, dass das Angebot im internationalen Schienenpersonenverkehr ausgebaut werden solle, um die CO₂-Emissionen im Mobilitätsbereich weiter zu senken.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüsst die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.⁵

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

PARTEICHRONIK
DATUM: 28.04.2008
SABINE HOHL

An der Delegiertenversammlung Ende April in Yverdon (VD) wurde **Ueli Leuenberger** einstimmig zum neuen Parteipräsidenten gewählt. Der aus dem Kanton Bern stammende, aber seit fast 40 Jahren in Genf lebende Leuenberger wurde vor allem durch seinen Einsatz im Bereich Migrationspolitik bekannt. Als seine Ziele nannte Leuenberger eine zentralisiertere Organisation und eine bessere Koordination mit den Kantonalparteien sowie eine Erhöhung der Initiativ- und Referendumsfähigkeit der Partei. Zudem sollen die Fachleute für verschiedene Themen innerhalb der Partei besser vernetzt werden. Die Partei solle mittelfristig 15% Wähleranteil erreichen und in der Landesregierung Einsitz nehmen. Franziska Teuscher und Aline Trede (als Vertreterin der Jungen Grünen) wurden zu Vizepräsidentinnen der Partei gewählt. Die abtretende Präsidentin Ruth Genner zog eine positive Bilanz ihrer sechsjährigen Amtszeit. Hauptthema der Delegiertenversammlung war das weltweite Hungerproblem. Genner kritisierte in diesem Zusammenhang den Anbau von Pflanzen zur Produktion von Treibstoff. Die Grünen verabschiedeten zudem drei Resolutionen: Erstens forderten sie den Verzicht auf den Bau neuer Atomkraftwerke und eine Abschaltung der bestehenden Werke. Zweitens verlangten sie, die Finanzierung für die Bahn-2000-Projekte der zweiten Etappe müsse bereitgestellt werden. Drittens forderten die Grünen, der Bundesrat solle das repressive Vorgehen Chinas gegen die Tibeter verurteilen. Die Delegierten lehnten weiter die drei Abstimmungsvorlagen Gesundheitsartikel, Einbürgerungsinitiative und Initiative „gegen Behördenpropaganda“ ab. Zudem wurde die „Grüne Bewegung Uri“ nach 14 Jahren im Beobachterstatus als Vollmitglied der GPS aufgenommen.⁶

PARTEICHRONIK
DATUM: 26.04.2012
MARC BÜHLMANN

Am 21. April besetzten die Grünen in Carouge ihr **Präsidium** neu. Ueli Leuenberger (GE) – seit 2008 im Amt – hatte bereits früher seinen Rücktritt angekündigt. Nach den nationalen Wahlen 2011, die für die GP mit fünf Sitzverlusten zu einem eigentlichen Debakel geworden waren, wurde eine Neuausrichtung gefordert, die auch dank einer Verjüngung des Präsidiums und mit einer Frau an der Spitze erfolgen und zu alter Stärke zurückführen sollte. Verschiedene Szenarien wurden in Erwägung gezogen: ein

Einerpräsidium mit einem mehrköpfigen Vizepräsidium oder ein Co-Präsidium aus einer Frau und einem Mann bzw. mit je einer Person aus der französisch- und deutschsprachigen Schweiz. Mit einer Statutenänderung wurde zudem die Möglichkeit geschaffen, mehr als zwei Vizepräsidien zu schaffen. Ende Januar hatten nicht weniger als 10 Personen ihre Ambitionen angemeldet: Als mögliche Nachfolgerinnen Leuenbergers wurden früh die Nationalrätinnen Adèle Thorens (VD) und Regula Rytz (BE) gehandelt. Vizepräsidentin Franziska Teuscher (BE), welche mit einem Sitz in der Berner Stadtregierung liebäugelte, sagte hingegen früh ab. Ihr Interesse an einer Mitarbeit im Präsidium kündigten hingegen die Nationalräte Bastien Girod (ZH) und Geri Müller (AG) an. Auch die frühere Baselbieter Landrätin Esther Maag reichte ihre Bewerbung für das Präsidium ein. Ausschliesslich für ein Vizepräsidium kandidierten Markus Kunz (ZH), ehemaliger Kantonalpräsident der Grünen des Kantons Zürich, Ständerat Robert Cramer (GE), der ehemalige Nationalrat Jo Lang (ZG) sowie Claudio Zanini (TI). Auch Aline Trede (BE) anbot sich, im Präsidium mitzuhelfen, allerdings nur, wenn sie in den Nationalrat nachrutsche, also bei einer allfälligen Wahl Franziska Teuschers in die Berner Stadtregierung. Der scheidende Präsident Leuenberger warnte an der Delegiertenversammlung im Januar in Kriens vor einer Annäherung an die Mitte und einem Co-Präsidium. Die in den Medien dem rechten grünen Flügel zugeordneten Girod und Thorens würden den Richtungsstreit innerhalb der Partei nicht beenden und ein Co-Präsidium – Leuenberger hatte sich bei seiner Wahl dezidiert gegen ein solches zusammen mit Franziska Teuscher ausgesprochen – würde verhindern, dass die Partei mit einer Stimme spreche. Die Ende April in Carouge anwesenden Delegierten waren jedoch anderer Meinung und wählten mit Adèle Thorens und Regula Rytz zwei Frauen in ein Co-Präsidium. Bereits im ersten Wahlgang setzten sich die beiden mit 183 (Thorens) bzw. 127 Stimmen (Rytz) durch. Der drittplatzierte Girod erhielt 68 Stimmen. Mit Thorens und Rytz seien sowohl der junge, pragmatische wie auch der linke, etatistische Flügel der Partei abgedeckt, so die Einschätzung der Presse. Das Vizepräsidium wurde – um die Sprachregionen und die Geschlechter adäquat zu vertreten – neu mit Bastien Girod (ZH), Jo Lang (ZG), Robert Cramer (GE) und der Jungen Grünen Irène Kälin (AG) besetzt. Die Delegierten hatten zuvor entschieden, dass die Jungpartei ebenfalls im Vizepräsidium vertreten sein soll und wählten Kälin in stiller Wahl.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.11.2013
MARC BÜHLMANN

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.⁸

1) AB NR, 2021, S. 1767 ff.; BBl, 2021 2074

2) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

3) AB NR, 2021, S. 1423 f.

4) AB SR 2021, S. 1190 f.

5) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21

6) Bund, 21.2.08; NZZ, 24.4.08; BÜZ, 25.4.08; BZ, BaZ und TA, 26.4.08; Presse vom 28.4.08.

7) LT, 9.1.12; TA, 11.1.12; 24h und Bund, 12.1.12; NZZ, 13.1.12; BaZ, 19.1.12; SoZ, 22.1.12; LT, 23.1.12; NZZ, 30.1. und 22.3.12; Lib.

17.4.12; BaZ, 19.4.12; SGT, 20.4.12; Presse vom 21.4. und 23.4.12; WW, 26.4.12.

8) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.