

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

|              |   |
|--------------|---|
| Suchabfrage  | <b>19.04.2024</b>                         |
| Thema        | <b>Keine Einschränkung</b>                |
| Schlagworte  | <b>Eisenbahn</b>                          |
| Akteure      | <b>Ammann, Thomas (cvp/pdc, SG) NR/CN</b> |
| Prozesstypen | <b>Keine Einschränkung</b>                |
| Datum        | <b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Baltisser, Lena  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Allgemeine Chronik</b>           | 1 |
| <b>Infrastruktur und Lebensraum</b> | 1 |
| Verkehr und Kommunikation           | 1 |
| Eisenbahn                           | 2 |
| Umweltschutz                        | 3 |
| Klimapolitik                        | 3 |

## Abkürzungsverzeichnis

|                |  |
|----------------|--|
| <b>KVF-NR</b>  | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates      |
| <b>UREK-NR</b> | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| <b>UREK-SR</b> | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates   |
| <b>KVF-SR</b>  | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates        |
| <b>EU</b>      | Europäische Union  |
| <b>LSVA</b>    | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe                          |
| <b>SBB</b>     | Schweizerische Bundesbahnen                                      |

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>CTT-CN</b>   | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national                            |
| <b>CEATE-CN</b> | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national  |
| <b>CEATE-CE</b> | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats |
| <b>CTT-CE</b>   | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats                           |
| <b>UE</b>       | Union européenne   |
| <b>RPLP</b>     | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations                                      |
| <b>CFF</b>      | Chemins de fer fédéraux suisses  |

# Allgemeine Chronik

## 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 **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

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

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

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-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 Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch

zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.<sup>1</sup>

### Eisenbahn

**POSTULAT**  
DATUM: 16.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2019 hatte Nationalrat Thomas Ammann (cvp, SG) einen Vorstoss betreffend die **Förderung des Nachtzug-Angebotes** eingereicht. Der Vorstoss forderte den Bundesrat dazu auf, Massnahmen zur Förderung des Nachtzug-Angebots zu evaluieren. Es müsse generell geklärt werden, inwiefern die Schweiz bereit sei, dieses Angebot respektive dessen Ausbau finanziell zu fördern. Im geforderten Bericht solle auch dargelegt werden, welche Instrumente oder Anreize bei der Angebotssteigerung greifen könnten, wie die Nachtzugverbindungen in anderen Ländern gefördert werden und ob die Schweiz eventuell auch Mittel aus dem Handel mit Emissionszertifikaten dafür verwenden könnte.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Nachdem der Vorstoss durch Adrian Amstutz (svp, BE) bekämpft worden war, kam es erst in der Sommersession 2021 in den Nationalrat. Dort hielt Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO), der den Vorstoss mittlerweile vom aus dem Rat ausgeschiedenen Ammann übernommen hatte, ein flammendes Plädoyer für den Ausbau der Nachtzüge. Müller-Altermatt berichtete von eigenen Erfahrungen und zeigte sich überzeugt, dass in diesem Bereich mit wenig Geld viel erreicht werden könne. Alfred Heer (svp, ZH) widersprach seinem Ratskollegen: Zum einen würden mit einer Verbilligung der Nachtzug-Angebote die Fluggesellschaften nachziehen und die Flugtickets verbilligen. Damit würde sowohl öfters Zug gefahren als auch mehr geflogen. Zum anderen würden viele Züge in Europa nach wie vor mit fossiler Energie (Kohle) angetrieben und seien damit alles andere als klimafreundlich. Daher sei dieser Vorstoss kontraproduktiv und müsse abgelehnt werden. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga sprach sich weiterhin für eine Annahme des Postulats aus. Dieses ziele auf eine Entwicklung ab, welche die SBB bereits aufgegleist hätten. Die Mehrheit des Nationalrates zeigte sich ebenfalls vom Anliegen überzeugt und stimmte dem Postulat mit 123 zu 61 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von einer deutlichen Mehrheit der SVP-Fraktion und von einer knappen Mehrheit der FDP.Libérale-Fraktion.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.12.2023  
LENA BALTISSE

Im Zuge der Beratung der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes genehmigte der Nationalrat stillschweigend die **Abschreibung** eines Postulats Ammann (mitte, SG). Der Postulant hatte gefordert, Massnahmen zur **Förderung des Nachtzug-Angebots** auszuarbeiten. Der Nationalrat folgte damit dem Abschreibungsantrag des Bundesrats. Dieser sah das Postulat dadurch erledigt, dass er in der Botschaft zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorschlug, ab 2024 den Ertrag aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge in die Förderung des Nachtzug-Angebotes zu investieren. Der zweckgebundene Erlös – begrenzt auf CHF 30 Mio. pro Jahr bis 2030 – würde somit dem internationalen Personenverkehr auf der Schiene zugutekommen.<sup>3</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltet Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO<sub>2</sub>-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen, wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO<sub>2</sub>-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosse mittlere von der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil.

Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).<sup>4</sup>

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2021, S. 1380 f.

3) AB NR, 2023, S. 2514 ff.; BBl, 2022 2651

4) BBl, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22