

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Dittli, Josef (fdp/plr, UR) SR/CE</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

Ackermann, Marco  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, 2017 – 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>Swissgrid</b>	Schweizer Übertragungsnetzbetreiberin

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>Swissgrid</b>	Gestionnaire du réseau de transport d'électricité suisse

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**MOTION**  
DATUM: 06.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 behandelte der **Ständerat** die Motion «**Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken**» der KVF-NR. Gemäss KVF-SR-Sprecher Dittli (fdp, UR) erachtete die Kommission das Anliegen der Motion, das Verlagerungspotential für bestimmte Regionen und Güter besser zu nutzen, als sinnvoll, zumal es helfe, den gesetzlichen Verlagerungsauftrag umzusetzen und die Klimaziele der Schweiz zu unterstützen. Nachdem auch Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Unterstützung des Bundesrates für die Motion kundgetan hatte, nahm die kleine Kammer die Motion stillschweigend an. Der Bundesrat steht nun in der Pflicht, die Motion umzusetzen.<sup>1</sup>

#### Eisenbahn

**ANDERES**  
DATUM: 15.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.<sup>2</sup>

**MOTION**

DATUM: 15.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Dittli (fdp, UR) forderte mittels einer im Mai 2020 eingereichten Motion ein Konzept für die Finanzierung und für die Umsetzung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr, wodurch **Güter auf der Schiene effizienter transportiert** werden sollen. Konkret sollen mit der Motion Fördermittel für eine schnelle Umsetzung einer Teil-Automatisierung auf der letzten Meile (Terminals und Anschlussgleise) des Schienengüterverkehrs bereit gestellt werden. Nur dadurch könne der schweizerische Schienengüterverkehr zukunftsfähig bleiben, so Dittli.

Der Bundesrat erklärte sich bereit, ein solches Konzept auszuarbeiten und eine koordinierende Rolle einzunehmen und beantragte in der Folge die Annahme der Motion. Der Ständerat nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.<sup>3</sup>

**MOTION**

DATUM: 15.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses** stand im Mittelpunkt einer im Frühling 2020 eingereichten Motion von Josef Dittli (fdp, UR). Dieser forderte den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan inklusive möglicher Gesetzesanpassungen auszuarbeiten und darin darzulegen, wie der Schienengüterverkehr und multimodale Logistikkösungen (Transporte über mehrere Verkehrsträger) stärker zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beitragen können. Der Bundesrat erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und empfahl sie zur Annahme. Der Ständerat folgte der Empfehlung des Bundesrates und nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.<sup>4</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga.

Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.<sup>5</sup>

**MOTION**

DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 befasste sich die grosse Kammer mit dem Vorstoss Dittli (fdp, UR) zur **Automation des Schienengüterverkehrs**. Für die Mehrheit der KVF-NR erläuterte Philipp Kutter (cvp, ZH) die Vorteile des Vorstosses. Die Kommissionsmehrheit sei der Ansicht, dass der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Bereich des Gütertransportes auf der Schiene fördern solle. Die Industrie werde dadurch «von den neuen Technologien namentlich durch die Einführung der automatischen Kupplung sowie der automatischen Bremsprüfung [...] profitieren können». Eine Kommissionsminderheit Giezendanner (svp, AG) beantragte die Ablehnung der Motion. Auch die Minderheit sei für die Automatisierung in diesem Bereich; jedoch nicht auf Kosten der Steuerzahlenden. Von dem geforderten Konzept und der finanziellen Unterstützung würden zudem hauptsächlich ausländische Waggon-Anbieter profitieren, prophezeite Giezendanner. Verkehrsministerin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motion aus; mit der Automatisierung werde der ganze

Rangiervorgang sicherer, dadurch sinke die Verletzungsgefahr für die Rangierarbeiterinnen und -arbeiter. An die Minderheit Giezendanner gerichtet, erläuterte Sommaruga, dass die vorliegende Motion allem voran ein Konzept über die Automation verlange. Dieses Konzept sei dringend notwendig, um das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure der Branche zu koordinieren.

Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen gegen die Motion, alle anderen Fraktionen sprachen sich hingegen geschlossen für deren Annahme aus. Daraus resultierte die Annahme der Motion mit 136 zu 50 Stimmen.<sup>6</sup>

#### MOTION

DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Nationalrat einer Motion Dittli (fdp, UR) zur Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO2-Ausstosses** stillschweigend zu. Die vorberatende KVF-NR hatte einstimmig empfohlen, die Motion anzunehmen.<sup>7</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 15.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.<sup>8</sup>

#### MOTION

DATUM: 09.03.2023  
MARCO ACKERMANN

In der Frühjahrsession 2023 standen die zwei Motionen – Motion Rieder (mitte, VS; Mo. 22.4121) zu einem **Finanzierungsbeschluss für die Realisierung des multifunktionalen Grimseletunnels** und die Kommissionsmotion (Mo. 23.3010) für eine **Aufnahme des Projekts in die ordentlichen Bahnausbauprogramme** – auf der Traktandenliste des **Ständerats**. Die Kommissionsmehrheit hatte beide Motionen zur Annahme beantragt.

Die Walliserin Marianne Maret (mitte, VS) erklärte die Standpunkte der Kommission: Das Projekt ergebe nur Sinn, wenn der Entscheid der Swissgrid zur Erdverkabelung, welcher bald kommen werde, mit demjenigen zur Bahn zeitlich koordiniert werde. Erste Studien hätten ergeben, dass das Bahnprojekt mit vergleichsweise tiefen Kosten – Rieder nannte im Verlauf der Debatte eine Zahl von maximal CHF 750 Mio. – realisierbar wäre, da einerseits diverse Synergien mit dem Verkabelungstunnel bestünden und andererseits die geologische Beschaffenheit des Gesteins günstig sei. Des Weiteren habe der Bundesrat 2017 vorgesehen, Nationalstrassen und Eisenbahnlinien mit Starkstromleitungen zu kanalisieren. Maret verwies zudem auf den Zeitplan der

Swissgrid, welcher auch den Bau des Bahntunnels definiere. So sollen bis Ende 2023 bzw. Anfang 2024 ein Kredit für eine Machbarkeitsstudie und bis spätestens Ende 2027 der Kredit für den Bau gesprochen sowie bis spätestens 2030 die Baubewilligung erteilt werden – andernfalls werde Swissgrid sein eigenes Projekt fortsetzen. Würden die Motionen abgelehnt, werde das Projekt jedoch erst bis 2026 – im Rahmen der Botschaft 2026 – evaluiert, was demnach nicht mit dem Zeitplan von Swissgrid vereinbar wäre. Bei Annahme der Kommissionsmotion würde die Verwaltung die Arbeiten gemäss eigenen Angaben hingegen beschleunigen und mit dem Verkabelungsprojekt zeitlich bündeln. Schliesslich werde das Projekt von betroffenen Gemeinden in der Region, den beiden Bahngesellschaften, den Kantonen Bern und Wallis sowie von der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektorinnen und -direktoren im aktuellen Stadium unterstützt, schloss Maret.

In der Folge meldeten sich diverse Ständerätinnen und Ständeräte zu Wort. Als Mitglieder der Kommissionsminderheit taten Lisa Mazzone (gp, GE) und Josef Dittli (fdp, UR) ihre Meinung kund, dass keine Finanzierungsbeschlüsse gefällt werden sollten, ohne vorher eine seriöse und ordentliche Prüfung aller Verfahren vorgenommen zu haben. Ins gleiche Horn bliesen Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) und Eva Herzog (sp, BS), die befürchteten, dass durch eine Priorisierung des Grimselprojekts andere Bahnausbauprojekte wie etwa der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Bahnknoten Basel ins Hintertreffen geraten würden. Themen in der Ratsdebatte waren auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Solidarität zwischen Stadt und Land im Hinblick auf die beschränkten finanziellen Mittel. Während beispielsweise Beat Rieder der Meinung war, dass von dem Tunnel jährlich rund 400'000 Personen profitieren könnten und Stefan Engler (mitte, GR) anfügte, dass eine «Übergewichtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses» sowieso alles bestrafe, was neu sei und in Berggebieten liege, rief Andrea Gmür-Schönenberger in Erinnerung, dass es beim Projekt Durchgangsbahnhof Luzern um 100'000 Personen pro Tag gehe – «unsere Solidarität stösst irgendwann an ihre Grenzen». Beim Thema Solidarität zitierte Beat Rieder schliesslich den Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinde Innertkirchen (BE), der es im Namen der Bevölkerung «satt» habe, Grossbaustellen zur nationalen Sicherung der Energieversorgung – Triftprojekt, Grimselstauwand und Grimselseevergrösserung – im Tal zu haben, ohne dafür eine Gegenleistung zu erhalten. Auch Bundesrat Albert Rösti anerkannte, dass die Region aufgrund der Energieprojekte «sehr stark strapazier[t]» werde und die Landesregierung Bündelungsprojekte wie dieses anstrebe. Er plädierte dafür, die Kommissionsmotion anzunehmen, um die Nutzung von Chancen zu ermöglichen. Das Projekt solle aber ordentlich geprüft und die Motion Rieder deshalb abgelehnt werden. Im August 2023 werde der Bundesrat dem Parlament eine Standortbestimmung zu laufenden und geplanten Bahnausbausritten vorlegen und die Projektierungskosten ausweisen. Das Parlament könne im Rahmen dieser Analyse nochmals eine Beratung zur Frage des Grimseltunnels vornehmen und dann spätestens in der Botschaft zum Bahn-Ausbau 2026 den definitiven Entscheid über den Bau fällen. Baustart könnte damit bereits 2027 sein. Abschliessend beschwichtigte der Verkehrsminister die Gemüter und erklärte, dass zwar die Kosten-Nutzen-Analyse einen zentralen Bestandteil bei der Projektauswahl darstelle, es aber schlussendlich stets um einen politischen Entscheidungsprozess gehe und Projekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Knoten Basel letzten Endes nicht direkt mit dem vorliegenden Tunnel vergleichbar und für die «Sicherung der Verkehrsleistung in der Schweiz natürlich zentral» seien. In der Folge zog Rieder seine Motion zurück und der **Ständerat nahm die Kommissionsmotion stillschweigend an**. Als Zweitrat wird sich der Nationalrat mit der Kommissionsmotion beschäftigen.<sup>9</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Der **Ständerat** beugte sich in der Frühjahrsession 2022 als Zweitrat über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga auf die wichtigsten Ziele der Vorlage – etwa eine moderne Rechnungslegung oder die Vereinfachung der Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr – hingewiesen hatte, wurde Eintreten ohne Gegenstimme beschlossen.

Wie bereits im Nationalrat gaben auch im Ständerat die verbilligten Tageskarten für Schulklassen sowie die Fahwendung des Kartellrechts beim Vertrieb von Fahrausweisen Anlass zu langen Diskussionen: Bei den vergünstigten Tageskarten ergänzte der Ständerat die entsprechende Bestimmung aufgrund eines Antrags Chassot (mitte, FR) um einen Zusatz zu kulturellen Veranstaltungen. Somit müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch für Kulturanlässe von Kindern und Jugendlichen einen ermässigten Tarif bereitstellen. Eine Minderheit der KVF-SR um Werner Salzmann (svp, BE) hatte vergeblich argumentiert, dass dieser Passus private Reiseveranstalter, die



auch stark auf solche Ausflüge von Kindern und Jugendlichen fokussiert seien, benachteiligen würde. Hingegen strich der Ständerat den Absatz zu den Höchstpreisen der Tageskarten. Dadurch steht der Bund nicht in der Pflicht, den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die durch einen Höchstpreis entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen. Weiter beschloss der Ständerat – aufgrund eines Antrags einer Minderheit Dittli (fdp, UR) und entgegen der Entscheidung des Nationalrates –, dass der Vertrieb im öffentlichen Verkehr nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden soll. Dies würde dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt schaden, argumentierte Dittli.

Zu diesen beiden Punkten gesellten sich noch weitere kleinere und grössere Differenzen gegenüber der grossen Kammer. So beschloss der Ständerat etwa, bei Art. 35a zu den Grundsätzen der Rechnungslegung einem Einzelantrag Dittli zu folgen, wonach Unternehmen, die zu höchstens einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, von gewissen Bestimmungen ausgenommen werden. Dadurch dürfen diese Unternehmungen bei Offerten Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen und somit Leistungen zu «Marktpreisen» anbieten. Dieser Entschluss fiel ganz zum Unmut von Bundesrätin Sommaruga, welche monierte, dass der Ständerat damit etwas zulasse, «was eines der Probleme bei den Subventionsfällen war». Ebenfalls nicht erfreut war Simonetta Sommaruga über den Entscheid des Stöckli, dass die Unternehmen ihren Gewinn zu je einem Drittel als Spezialreserve verbuchen, an die Abgeltung des Folgejahres anrechnen und selber nach ihrem Gusto einsetzen können. Minderheitensprecher Rechsteiner (sp, SG) zeigte sich ebenfalls unerfreut über diesen Beschluss. Dadurch sei es schlussendlich möglich, «Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen»; hier gehe es aber um öffentliche Gelder, die gemäss Rechsteiner im System verbleiben sollten.

In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft sodann einstimmig angenommen.<sup>10</sup>

---

1) AB SR, 2022, S. 1190 f.

2) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17

3) AB SR, 2020, S. 846

4) AB SR, 2020, S. 847

5) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

6) AB NR, 2020, S. 2643 ff.

7) AB NR, 2020, S. 2645

8) AB SR, 2021, S. 636 ff.

9) AB SR, 2023, S. 150 ff.; CdT, 10.3.23; SoZ, 12.3.23

10) AB SR, 2022, S. 106 ff.