

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Français, Olivier (fdp/plr, VD) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Baltisser, Lena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; 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, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 behandelte der Ständerat die vom Nationalrat angenommene Motion Romano (cvp, TI) bezüglich eines **besseren Zugangs zur Bahn**. Die KVF-SR beantragte dem Rat, die Motion abzulehnen, da die Zuständigkeit für Vorgaben im Bereich von Park- und Rail-Angeboten bei den Kantonen und Gemeinden liege und nicht beim Bund. Zudem wolle die Kommission den Zubringerdienst des öffentlichen Verkehrs nicht durch zusätzliche Parkplätze konkurrenzieren. Nachdem Olivier François (fdp, VD) für die Kommission zum Rat gesprochen hatte, ergriffen weder der Rat noch der Bundesrat das Wort, die Motion wurde stillschweigend abgelehnt.¹

BERICHT
DATUM: 05.03.2020
NIKLAUS BIERI

Im März 2020 nahm der Ständerat Kenntnis vom Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat in den Jahren 2018 und 2019**. Es handelte sich um den letzten Bericht der NAD, den sie im Herbst 2019 veröffentlicht hatte, bevor sie Ende November 2019 aufgelöst worden war. Sie übergab die Aufsichtsfunktion über die NEAT bis zur Fertigstellung der letzten Etappen den Finanzkommissionen. Entsprechend enthielt der Bericht in allen Teilen auch Hinweise zur Aufsichtsfunktion zuhanden der Finanzkommissionen. Inhaltlich ging der Bericht auf den Betrieb des Gotthard-Basistunnels sowie auf die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ein, dessen Eröffnungsfeier für den 4. September 2020 geplant war. Die Finanzkommissionen beider Kammern hatten den Bericht im November 2019 in ihren Sitzungen traktandiert und würdigten in kurzen Ausführungen die Arbeit der NAD. Im Ständerat stellte Olivier François (fdp, VD) für die FK-SR die Geschichte der NEAT dar und wies mit Zahlen zu Bau, Betrieb und Finanzierung auf die Grösse des Projekts hin. Der Bericht wurde vom Rat ohne weitere Wortmeldungen zur Kenntnis genommen.²

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine im Februar 2021 eingereichte Motion der FK-SR verlangte, dass der Bundesrat die Verschuldungsobergrenze der SBB vorübergehend anhebt, damit es bei den bereits fortgeschrittenen **Immobilienprojekten der SBB** zu keinem Marschhalt komme. Die Kommission befürchtete, dass dem Bund bei einem Stopp wichtige Ertragseinbussen drohen würden und auch die Sanierung der SBB-Pensionskasse negativ tangiert würde. Dieser Motion vorausgegangen war ein Entscheid der SBB, circa 40 ihrer Immobilienprojekte aufgrund der angespannten finanziellen Situation vorübergehend zu stoppen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er erläuterte, dass die strategischen Ziele für die SBB dem Parlament respektive der zuständigen Kommission jeweils vorgelegt würden. Mit der Konsultation über die strategischen Ziele 2019-2022 sei das Parlament folglich über die aktuell geltende Begrenzung der verzinslichen Nettoverschuldung informiert worden. Die Sistierung der Investitionen in einige Immobilienprojekte seien Teil von Sparmassnahmen gewesen, welche die SBB als Reaktion auf die Verschlechterung ihrer finanziellen Lage aufgrund der Covid-19-Krise vorgenommen habe. Ende Februar 2021 habe die SBB jedoch bereits kommuniziert, dass diese sistierten Projekte dank einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten bei Beschaffungen nun doch teilweise realisiert werden könnten. Die temporäre Anhebung ihrer Verschuldungsobergrenze sei somit nicht nötig, meinte der Bundesrat, da vorübergehende Überschreitungen bereits möglich seien. Eine dauerhafte Anpassung der Verschuldungsobergrenze werde er überdies in den nächsten Jahren prüfen.

In der ständerätlichen Debatte in der Frühjahrssession 2021 meldeten sich mehrere gegenüber der Motion positiv eingestellte Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu Wort. So argumentierte beispielsweise Olivier François (fdp, VD), dass das Problem der Verschuldung bei der SBB und weiteren Eisenbahnunternehmen akut sei und dass der Bundesrat mit der Annahme der Motion gezwungen würde, dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten, wie mit diesem Problem umgegangen werden solle. Eva Herzog (sp, BS) fügte an, dass es wichtig sei, in der coronabedingten Krise antizyklisch zu handeln. Stefan Engler und Andrea Gmür-Schönenberger wiesen überdies darauf hin, wie wichtig diese SBB-Immobilienprojekte auch für verschiedene Gemeinden und Städte seien, zum Beispiel durch die Schaffung von Arbeitsplätzen oder durch Steuereinnahmen. Verkehrsministerin Sommaruga ihrerseits bat um Ablehnung der Motion und warnte

davor, diese Obergrenze zukünftig zu weit zu erhöhen. Man könne nämlich nicht davon ausgehen, dass es in der Immobilienwirtschaft immer nur gute Phasen geben werde. Die Worte von Sommaruga vermochten den Ständerat aber nicht zu überzeugen. Er stimmte der Motion mit 30 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen deutlich zu.³

POSTULAT
DATUM: 08.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2021 war es während mehrerer Tage zu einem Unterbruch der Eisenbahnlinie zwischen Lausanne und Genf gekommen. Ständerat Olivier Français (fdp, VD) nahm diese Störung zum Anlass für die Einreichung eines **Postulats**, in welchem er einen **sicheren Bahnbetrieb im Fernverkehrsnetz** forderte. Damit wollte er den Bundesrat beauftragen, eine Gesamtschau über die grössten Risiken im Fernverkehrsnetz zu erstellen und nötigenfalls Korrekturmassnahmen vorzuschlagen, «um die Zuverlässigkeit und Redundanz der Fernverkehrslinien im schweizerischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten». Es gehe nicht an, dass Erwerbstätige, medizinische Einrichtungen, Unternehmen und viele mehr während Tagen von der restlichen Schweiz abgeschnitten seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Die kleine Kammer stimmte dem Anliegen in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu. Im Nationalrat reichte Roger Nordmann (sp, VD) ebenfalls ein Postulat zu dieser Thematik ein.⁴

POSTULAT
DATUM: 18.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Roger Nordmann (sp, VD) verlangte in einem im Dezember 2021 eingereichten Postulat eine **Studie zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Redundanz der Bahnverbindung Lausanne-Genf**. Auf dieser stark befahrenen Strecke komme es immer wieder zu Unterbrüchen, die sich teilweise auf die ganz Schweiz auswirkten. In der Studie sollten nach dem Willen von Nordmann zwei Hauptoptionen geprüft werden: zum einen der Bau einer komplett neuen Bahnlinie zwischen den Zonen Renens-Bussigny und Genf Cornavin-Genf Flughafen ohne Anbindung an die alte Strecke, zum anderen die schrittweise Erstellung mehrerer Abschnitte einer neuen Strecke mit Anbindung an die alte Linie, «damit Schritt für Schritt eine vollständige Redundanz entsteht». Gemäss Nordmann sollten die Ergebnisse der geforderten Studie in die für 2026 vorgesehene Botschaft über einen nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur einfließen. Der Bundesrat sprach sich für die Annahme des Postulats aus. Die grosse Kammer stimmte ihm in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu. Im Ständerat reichte der Waadtländer Olivier Français (fdp, VD) ebenfalls ein Postulat zu dieser Thematik ein.⁵

POSTULAT
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) reichte im März 2022 ein Postulat ein, in welchem er eine **Bestandsaufnahme und Verbesserungen beim Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen** verlangte: In einem Bericht solle der Bundesrat über die Gründe für die Verzögerungen bei der Realisierung von Eisenbahninfrastrukturen berichten und dabei insbesondere auf «die Planungs- und die Baubewilligungsphase, die Qualität der eingereichten Unterlagen, die administrativen und rechtlichen Prozesse und die vorhandenen politischen und anderen Strukturen» fokussieren. Im Bericht solle ebenfalls auf die Kostenfolgen, die durch die Verzögerungen entstünden, eingegangen werden. Schliesslich müsse der Bundesrat auch Verbesserungsvorschläge bezüglich der Prozesse und deren Umsetzung erarbeiten. Hintergrund von Français' Vorstoss war der Umstand, dass der Bundesrat in einer Medienmitteilung vom Dezember 2021 angekündigt hatte, eine Aktualisierung der Ausbaupläne für den Ausbauschritt 2035 vorzunehmen, da er aufgrund des grossen Volumens Verzögerungen erwartete. Es sei nun angebracht, die entsprechenden Lehren zu ziehen, damit die Verzögerungen bei der Umsetzung der politischen Entscheide eingedämmt würden, argumentierte Français. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats, welches in der Wintersession 2022 vom Ständerat behandelt wurde. In diesem Rahmen verwies Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga aber darauf, dass die schiere Anzahl an Ausbauprojekten, die derzeit umgesetzt würden oder zumindest beschlossen worden seien – 250 an der Zahl –, bereits eine gewisse Herausforderung darstelle. Denn jedes einzelne Projekt habe Auswirkungen auf die Stabilität des Bahnnetzes und auf die Verlässlichkeit des Bahnbetriebes. Die SBB und das BAV seien daher in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen, die einzelnen Projekte zu staffeln. Anschliessend wurde das Postulat stillschweigend angenommen.⁶

MOTION

DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR und die KVF-NR reichten im Oktober 2022 je eine gleichlautende Motion (Mo. 22.4263 und Mo. 22.4257) ein, mit welcher sie die **rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Eisenbahn** forderten. Die beiden Kommissionen wollten den Bundesrat beauftragen, bis Ende des Jahrzehnts mit den Arbeiten zu beginnen, damit die Bahn-Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen verkürzt werden können. Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden identischen Motionen.

Im **Ständerat** erläuterten die Herren Français (fdp, VD) und Rechsteiner (sp, SG), dass die Motion auf die Beschlüsse des STEP 2035 zurückgehe, gemäss welchem die Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse reduziert werden sollten. Die vom Bundesrat im Juni 2022 vorgestellte Strategie «Bahn 2050» würde nun einen Rückschritt hinsichtlich der Ost-West-Verbindung bedeuten, da hauptsächlich auf die Schieneninfrastruktur der mittleren und kurzen Strecken fokussiert werde und die Vision für die Ost-West-Verbindung fehle. Die kleine Kammer nahm die Motion stillschweigend an.

Im **Nationalrat** lag ein Antrag Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Benjamin Giezendanner begründete seinen Antrag mit den Kosten, die bei Umsetzung der Motion entstehen würden. Die aktuelle Lage der Bundesfinanzen liessen solche Projekte nicht zu. Die grosse Kammer liess sich von dieser Argumentation jedoch nicht überzeugen und nahm die Motion mit 145 zu 34 Stimmen bei 4 Enthaltungen deutlich an. Der Antrag Giezendanner fand nur bei einer Mehrheit der SVP-Fraktion sowie vereinzelt Mitgliedern der Mitte-Fraktion Zustimmung.⁷

MOTION

DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSE

Mit einer Motion forderte Olivier Français (fdp, VD) vom Bundesrat, dass im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauschritte und zur Perspektive Bahn 2050 Massnahmen zur **Erhöhung der Redundanz und Zuverlässigkeit auf der Eisenbahnachse Lausanne-Genf** ausgearbeitet werden. Der Streckenabschnitt sei zentral für den Bahnverkehr in der Romandie und die häufigen Unterbrechungen auf dieser Strecke würden zu massiven Störungen führen, auch über die Westschweiz hinaus.

In der Herbstsession 2023 genehmigte der **Ständerat** diskussionslos einen **Ordnungsantrag**, dass die Motion der KVF-SR zur Vorberatung zu überweisen sei. Antragsstellerin Eva Herzog (sp, BS) hatte das Anliegen der Motion als sehr dringlich angesehen. Da in der Zwischenzeit bereits die entsprechende bundesrätliche Botschaft zum Stand der Ausbauschritte und zur Perspektive Bahn 2050 präsentiert worden war, hatte sie eine rasche Vorberatung durch die Kommission als notwendig erachtet, um inhaltliche Zweigleisigkeiten auszuschliessen, so Herzog.

Nach der Behandlung durch die KVF-SR stand die Motion bereits in der darauffolgenden Wintersession wieder auf der Traktandenliste des Ständerats. Für die KVF-SR liess Marianne Maret (mitte, VS) verlauten, dass sich die Kommission einstimmig für die Annahme der Motion ausgesprochen habe. Mit der Aufnahme eines Tunnels auf der Strecke Morges-Perroy in den Bahn-Ausbau schritt 2035 sei die Motion bloss zu einem Teil erfüllt. Würde die Motion jetzt abgelehnt, würde der Anschein erweckt, dass die kleine Kammer den Ausbauschritt 2023 als ausreichend betrachten würde. Johanna Gapany (fdp, FR) – sie hatte die Motion von Français übernommen – ergänzte, dass mit dem Tunnel Morges-Perroy nur ein 9 Kilometer langes Teilstück der insgesamt 66 Kilometer langen Strecke zwischen Lausanne und Genf besser erschlossen würde.

Bundesrat Albert Röstli beantragte hingegen die Ablehnung der Motion. Der Bundesrat anerkenne die grosse Notwendigkeit des Ausbaus der Strecke Lausanne-Genf, sei aber auch der Ansicht, «dass die notwendigen Arbeiten eigentlich angelaufen sind». Im Rahmen einer Studie sei die erste Etappe zwischen Morges und Perroy vorgeschlagen worden. In einem zweiten Schritt soll laut Röstli die Projektierung des Streckenabschnitts Nyon-Genf aufgegleist werden, was im nächsten Ausbauschritt konkretisiert werden solle. Nun sei es eine Frage der Governance, ob eine laut dem Bundesrat erfüllte Motion wie üblich abgelehnt werde oder nicht.

Trotz Röstlis Ausführungen fand Français' Anliegen im Ständerat grosse Zustimmung. Die Motion wurde mit 26 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen und somit **an den Nationalrat überwiesen**.⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Der **Ständerat** beriet in der Wintersession 2021 den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**. Olivier François (fdp, VD) stellte die Vorlage vor, die in der kleinen Kammer unumstritten war. Er wies auf die Bedeutung des regionalen Personenverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin, sichere dieser doch auf über 1'400 öffentlichen Verkehrslinien die täglichen Fahrten von rund 2.5 Millionen Menschen. Er bat sodann im Namen der KVF-SR, auf die Vorlage einzutreten und diese gemäss dem Beschluss des Nationalrates anzunehmen. Die kleine Kammer kam diesem Ansinnen nach und sprach sich einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.⁹

Ende Juni 2022 präsentierte der Bundesrat seine Langfriststrategie **«Bahn 2050»**. Für den Bundesrat stand dabei vor allem der Ausbau des Bahnangebots auf kurzen und mittleren Distanzen im Vordergrund, da er in diesen Bereichen das grösste Potenzial zur Verlagerung auf die Schiene sah. Konkret wollte er die «Stärkung des S-Bahn-Verkehrs, einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge oder neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen» anstreben. Das Ziel liege darin, die mit dem Zug zurückgelegten Personenkilometer von 26 auf 38 Milliarden jährlich zu erhöhen, ergänzte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga gegenüber den Medien. Im Fernverkehr solle ein Ausbau in Form von Fahrzeitverkürzungen dort erfolgen, wo die Eisenbahn gegenüber der Strasse noch nicht wettbewerbsfähig sei. Im Güterverkehr solle der Zugang zur Bahn durch neue intermodale Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen gestärkt werden. Daneben plane der Bundesrat auch Anpassungen an bereits geplanten Ausbausritten, wie etwa die Erweiterung des Lötschberg-Basistunnels auf zwei Spuren. Die Vorschläge wurden bis Mitte Oktober 2022 in die Vernehmlassung geschickt.

Während dieses Konzept in den Deutschschweizer Medien keine hohen Wellen schlug und einzig darauf hingewiesen wurde, dass diese kleineren Schritte keine grosse Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bewirken würden, zeigte man sich in der Romandie enttäuscht über den bundesrätlichen Vorschlag: Olivier François (fdp, VD) bedauerte, dass keine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne geplant sei, zumal sich die Westschweiz schon sehr lange dafür einsetze. Diese Verkürzung sei notwendig, damit der Schienenverkehr mit dem Strassenverkehr konkurrenzfähig werde. Ausserdem bedrohe dieses «Bahnnetz der zwei Geschwindigkeiten» (Westschweiz vs. Deutschschweiz) auf längere Sicht den nationalen Zusammenhalt.¹⁰

1) AB SR, 2017, S. 597 f.

2) AB SR, 2020, S. 58 f.; Bericht FK-NR vom 20.11.19; Bericht FK-SR vom 12.11.19; Bericht der NEAT-Aufsichtsdelegation vom 4.11.19

3) AB SR, 2021, S. 270 ff.

4) AB SR, 2022, S. 135

5) AB NR, 2022, S. 585

6) AB SR, 2022, S. 1173 f.

7) AB NR, 2022, S. 2283; AB SR, 2022, S. 1195 ff.

8) AB SR, 2023, S. 1227 f.; AB SR, 2023, S. 844

9) AB SR, 2021, S. 1102 ff.

10) Medienmitteilung Bundesrat vom 22.6.22; 24H, AZ, CdT, LT, Lib, NZZ, 23.6.22; AZ, 25.6.22; 24H, 27.6.22