

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Hadorn, Philipp (sp/ps, SO) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, 2016 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

NEAT Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB Schweizerische Bundesbahnen

NLFA Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Hadorn (sp, SO) „den McKinsey-Express bei den SBB stoppen.“ Hadorn sah im Railfit-Programm der SBB, welches unter Beizug der Unternehmensberatung McKinsey ausgearbeitet worden war, einen unannehmbaren Abbau im Service public und einen inakzeptablen Personalabbau. Er verlangte vom Bundesrat deshalb Massnahmen, um das Railfit-Programm zu stoppen. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die aktuellen, grossen Veränderungen am Mobilitätsmarkt und hielt fest, dass der Bund nicht in die operative Führung der SBB eingreife. Der Nationalrat lehnte die Motion im Februar 2018 mit 135 gegen 58 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.¹

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation erstattete dem Parlament im April 2016 Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2015**. Im Bericht kam die Aufsichtsdelegation zum Schluss, dass sich die Bau- und Finanzierungsrisiken erneut verkleinert hätten, zudem seien die erwarteten Endkosten wie schon im Vorjahr erneut gesunken. Thomas Müller (svp, SG) stellte als Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) den Bericht im Juni 2016 im Nationalrat vor. Während Müller hauptsächlich über die erwarteten Endkosten und die eben erfolgte Übergabe des Gotthardbasistunnels an die SBB sprach, griff Philipp Hadorn (sp, SO) – notabene Vizepräsident der NAD – im Namen der SP-Fraktion weitere Themen auf: Neben den Herausforderungen bezüglich der Einhaltung von Arbeitsbedingungen auf den Baustellen und einem Todesfall auf dem Bau, nahm Hadorn Bezug auf eine Diskussion des Ratsbüros, welches eine vorzeitige Einstellung der Neat-Aufsichtsdelegation erwog. Eine vorzeitige Einstellung der Aufsicht sei kurzfristig und zeuge nicht von grossem Sachverstand, kritisierte Hadorn die Idee. Gerade in der Abschlussphase von Grossprojekten sei die Aufsicht besonders wichtig.

Der Bericht wurde in beiden Kammern zur Kenntnis genommen.²

BERICHT
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Der Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016** wurde dem Parlament im April 2017 unterbreitet. Die NAD würdigte darin die zeitgerechte und erfolgreiche Inbetriebnahme des „längsten Eisenbahntunnels der Welt“ und dankte allen Beteiligten für den grossen Einsatz. Im Bericht wurde auch festgehalten, dass sich die wegen eines Beschwerdeverfahrens zur Vergabe der Bahntechnikhauptlose von Dezember 2019 auf Dezember 2020 verschobene Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels weiter verzögern könnte. Die Finanzierung der Neat sei durch den Neat-Gesamtkredit gesichert. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Prognose des Finanzierungsbedarfs um rund CHF 400 Mio. gesenkt werden, bis Projektabschluss wurde per Ende 2016 mit einem Finanzierungsbedarf von rund CHF 22.5 Mia. gerechnet. Seit dem 1. Januar 2016 wurde die Neat nicht mehr über den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte, sondern über den Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Ständerat Föhn (svp, SZ) stellte im Ständerat im Juni 2017 neben den Fakten zum Grossprojekt auch die Zukunft der Aufsicht vor: Die NAD habe „aus projektbezogenen und organisatorischen Gründen“ beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislaturperiode aufzulösen und ihre verbleibenden Aufgaben an die Oberaufsichtsorgane Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzdelegation zu übertragen. Diese Gremien hätten den Entscheid der NAD diskussionslos und ohne Gegenantrag zur Kenntnis genommen.

Im Nationalrat, der den Bericht ebenfalls im Juni 2017 behandelte, wies Nationalrat Hadorn (sp, SO) wie schon im Vorjahr, als die Auflösung der NAD bereits diskutiert worden war, darauf hin, dass die Aufsicht weiterhin nötig sei. Zudem seien die vom Ratsbüro erhofften Einsparungen durch die Auflösung der NAD illusorisch.

Beide Räte nahmen den Bericht zur Kenntnis.³

MOTION

DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.⁴

BERICHT

DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni nahmen beide Parlamentskammern vom jährlichen Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) Kenntnis. Für die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2017** hielt Nationalrat Hadorn (sp, SO) in seinem Rat fest, dass die Arbeiten in der Berichtsperiode wie erwartet vorangekommen seien, die prognostizierten Kosten stabil seien und unter dem Neat-Gesamtkredit liegen würden und dass der Ceneri-Basistunnel bis Dezember 2020 fertiggestellt werden könne. Der Finanzierungsbedarf für die Neat sei per Ende 2017 bis zum Projektende unverändert auf rund CHF 22.6 Mrd. veranschlagt worden, wobei die finanziellen Risiken als gering eingestuft würden. Sowohl Nationalrat Hadorn in der grossen, als auch Ständerätin Häberli-Koller (cvp, TG) in der kleinen Kammer wiesen darauf hin, dass es sich um den vorletzten Bericht der NAD handle, da diese mit dem Ende der laufenden Legislatur ihre Tätigkeit einstelle. Laut Ständerätin Häberli-Koller würden ab Ende 2019 bis zum definitiven Ende des Projekts hauptsächlich die Finanzkommissionen die begleitende Oberaufsicht wahrnehmen.⁵

1) AB NR, 2018, S. 61 f.

2) AB NR, 2016, S. 1117f.; AB SR, 2016, S. 268f.; BBl, 2016, S. 6665ff.

3) AB NR, 2017, S. 1051 ff.; AB SR, 2017, S. 427 f.; BBl, 2017, S. 5413 ff.

4) AB NR, 2018, S. 63 f.

5) AB NR, 2018, S. 855 ff.; AB SR, 2018, S. 386 ff.