

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn, Klimapolitik
Akteure	Giezendanner, Benjamin (svp/udc, AG) NR/CN
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, Klimapolitik, 2020 – 2023*. 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
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Umweltschutz	10

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances 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 États
UE	Union européenne
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
Aerosuisse	Fédération faïtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen

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.¹

Verkehrspolitik

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Rahmen der Diskussionen über die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene reichte die KVF-NR im Februar 2022 eine Motion zur **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** ein. Sie forderte den Bundesrat dazu auf, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die rund 70km lange Strecke zwischen Wörth und Strasbourg bis 2030 zu elektrifizieren und auf den NEAT-Standard aufzurüsten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Diese wurde in der Frühjahrsession 2022 im Rahmen der Debatte über den Verlagerungsbericht 2021 behandelt, zusammen mit zwei weiteren Vorstössen der KVF-NR zum Thema Verlagerung (Mo. 22.3013 und Po. 22.3001). Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss ab: Benjamin Giezendanner (svp, AG) bemängelte, dass die Schweiz mit der vorliegenden Motion in eine Zubringerstrecke investieren würde, die für Deutschland gar nicht wichtig sei. Es sei vielmehr der Stuttgart-Singen-Schweiz-Korridor, den Deutschland bis 2030 ausbauen wolle. Da der Bundesrat den Vorstoss zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde die Motion ohne Abstimmung angenommen.²

POSTULAT
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Neben zwei weiteren Vorstössen zur Verlagerungspolitik (Mo. 22.3000 und Mo. 22.3013) reichte die KVF-NR im Januar 2022 auch ein Postulat betreffend die **Förderung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern** ein. Die Kommission wollte den Bundesrat damit beauftragen zu prüfen, ob durch eine solche Förderung ein zusätzliches Verlagerungspotenzial entstehen würde und ob zudem der Einsatz nicht kranbarer Sattelaufleger in Zukunft gänzlich verboten werden könnte. Die KVF-NR argumentierte, dass zwar immer mehr Strassentransportunternehmen in solche Anhänger investierten, aber trotzdem immer noch über 80 Prozent der Sattelaufleger nicht durch einen Kran transportierbar und somit für den Verlad ungeeignet seien. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats: Er zeigte sich bereit, im Rahmen des Verlagerungsberichts 2023 über mögliche Massnahmen zur Förderung der kranbaren Sattelaufleger Bericht zu erstatten. Ein Verbot der nicht kranbaren Sattelaufleger ohne Absprache mit der EU schloss er jedoch aus. Der Nationalrat diskutierte den Vorstoss in der Frühjahrsession 2022. Benjamin Giezendanner (svp, AG) sprach sich gegen das Postulat aus und kritisierte, dass das in Erwägung gezogene Verbot gegen das Landverkehrsabkommen mit der EU verstossen würde. Da der Bundesrat das Postulat zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde es ohne Abstimmung angenommen.³

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden. Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.⁴

MOTION

DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.⁵

MOTION

DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel **«Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft»** beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belastete. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss

Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Gliesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor

zurückgezogen worden war.⁶

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang Juli 2020 kündigte der neue Chef der SBB, Vincent Ducrot, an, das **Nachtzugangebot der SBB** ausbauen zu wollen. Dafür sollen die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die Züge für die SBB beschaffen und unterhalten. Etwaige Ziele wären etwa Rom, Barcelona oder Amsterdam. Die SBB zeigten sich überzeugt, dass die Nachfrage nach diesen Nachtverbindungen da sei und weiter wachsen werde. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Verbindungen nicht kostentragend seien. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes via Gelder aus dem neu zu schaffenden Klimafonds sei deshalb eine Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens. Die NZZ monierte in einem Meinungsartikel, dass es nicht die Aufgabe des Staates sei, eine kleine Anzahl von Reisenden via Klimafonds finanziell zu unterstützen. Für Benjamin Giezendanner (svp, AG) kam es nicht in Frage, dass die SBB Gelder aus dem neuen Klimafonds erhält, er kündigte an, dies mit einem Vorstoss (Po. 20.4019) verhindern zu wollen. Zum einen sei der Zweck des Klimafonds vom Parlament noch nicht abschliessend bestimmt und zum anderen würde es zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn die SBB in diesem Bereich subventioniert würde, während private Anbieter durch die Corona-Krise eh schon geschwächt seien. Dem pflichtete auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bei; für die Carbranche seien die Pläne der SBB ruinierend. Auch Aerosuisse zeigte sich ernüchtert und sprach von einer Wettbewerbsverzerrung. Die Grünen hingegen erachteten die Massnahme als Entzerrung des Wettbewerbs, da die Flugbranche bislang einseitig unterstützt worden sei, indem sie von der Mehrwertsteuerabgabe befreit war und auf internationalen Flügen keine Kerosinsteuer bezahlen musste.⁷

POSTULAT
DATUM: 17.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO₂-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Botschaft über die **Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024** stand in der Herbstsession 2020 auf dem Programm des Nationalrats. Dieses Geschäft war im Grossen und Ganzen unbestritten. Es gab lediglich einen Minderheitsantrag Giezendanner (svp, AG), welcher den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich um CHF 493 Mio. kürzen wollte. Dieser Antrag fand aber ausserhalb der Reihen der SVP keine weiteren Stimmen.

In den Gesamtabstimmungen wurde das Geschäft mit 184 zu 7 Stimmen (erster Bundesbeschluss über den Betrieb, den Substanzerhalt und die Systemaufgaben) respektive mit 189 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung (zweiter Bundesbeschluss über die Investitionsbeiträge) deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten

von einzelnen SVP-Mitgliedern.⁹

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.¹⁰

MOTION

DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR und die KVF-SR reichten im April respektive im Mai 2021 je eine identische **Motion zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** ein (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). Mit dem geforderten Nachtragskredit sollen die pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr abgemildert werden, stelle Letzterer doch trotz gesunkener Nachfrage «sein systemrelevantes Angebot im Binnenverkehr weiterhin zur Verfügung». Die beiden Motionen ergänzten die Motionen 21.3459 und 21.3593, die eine finanzielle Unterstützung für den Orts-, den touristischen sowie den Fernverkehr forderten und ebenfalls von den beiden Kommissionen eingereicht worden waren.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden Motionen zum Schienengüterverkehr. Der Ständerat nahm die Motion in der Sommersession 2021 stillschweigend an, nachdem Kommissionssprecher Zopfi (gp, GL) dargelegt hatte, dass im Schienengüterverkehr eine Verminderung des Angebots erfolgen könnte, wenn dieser Nachtragskredit nicht genehmigt würde. Dies wiederum könne zu Problemen bei der verladenden Wirtschaft führen. In derselben Session befasste sich auch der Nationalrat mit dem Vorstoss. Eine Minderheit der KVF-NR beantragte, die Motion abzulehnen. Benjamin Giezendanner (svp, AG) kritisierte im Namen der Minderheit, dass mit diesen Vorstössen der Güterverkehr subventioniert werden soll. Es sei falsch, Strukturert zu betreiben und SBB Cargo auf Kosten der Steuerzahlenden wettbewerbsfähig zu machen. Mit dieser Argumentation vermochte Giezendanner jedoch kaum über die SVP-Grenzen hinaus zu überzeugen. Die Motion wurde mit 132 zu 52 Stimmen – bei 3 Enthaltungen – angenommen.¹¹

POSTULAT

DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Bruno Storni (sp, TI) forderte mittels eines im März 2021 eingereichten Postulats eine **Aktualisierung der Szenarien zur Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs**. Bei dieser Aktualisierung solle der «Neuen Seidenstrasse», den Transeuropäischen Verkehrskorridoren und weiteren aktuellen geopolitischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gewünschte Aktualisierung vorzunehmen und diese in den Verlagerungsbericht 2023 zu integrieren. Das Postulat gelangte in der Herbstsession 2021 in den Nationalrat. Bruno Storni ergänzte im Rat, dass der Güterverkehr derzeit lediglich 30 Prozent der für diesen Sektor reservierten Trassen (Nutzungsrechte auf dem Schienennetz) brauche. Mit diesen 30 Prozent würden schon an die 75 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. Daher solle auch überprüft werden, ob ein Teil der Trassen für den Personenverkehr zur Verfügung gestellt werden könnte. Benjamin Giezendanner (svp, AG), der das Postulat bekämpfte, kritisierte, dass ein Bericht über die Entwicklung in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht realisierbar sei, da immer wieder auch kurzfristig Ereignisse eintreten können, die signifikante Auswirkungen auf den alpenquerenden Güterverkehr haben. Wenn jetzt Trassen für den Personenverkehr

abgegeben werden sollen, sei dies im Übrigen ein Eingeständnis, dass die NEAT «zu gross dimensioniert wurde». Dem entgegenete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sie nicht davon ausgehe, dass der Gütertransport auf der Schiene langfristig abnehmen werde. Daher werde die Verlagerungspolitik vom Bundesrat wie bis anhin konsequent weiterverfolgt. Anschliessend stimmte die grosse Kammer dem Postulat mit 137 zu 47 Stimmen zu; lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte das Anliegen ab.¹²

POSTULAT

DATUM: 30.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Postulat Giezendanner (svp, AG), das einen **Stopp beim Ausbau des Nachtzug-Angebots** forderte, wurde in der Herbstsession 2022 abgeschrieben, da es nicht innert zwei Jahren vom Nationalrat behandelt worden war.¹³

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.¹⁴

MOTION

DATUM: 12.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Als Reaktion auf die Publikation der Strategie «Bahn 2050» reichte die KVF-NR im Oktober 2022 eine Motion ein, mit welcher sie den Bundesrat beauftragen wollte, die **Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz» voranzutreiben**: Dieses Projekt sei in der bundesrätlichen Strategie zu kurz gekommen. Es müsse eine Gesamtvision verfolgt werden, um alle bislang noch fehlenden Abschnitte «für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, entlang des gesamten Schweizer Territoriums, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren». Dieses Infrastrukturprojekt trage wesentlich zum nationalen Zusammenhalt und zur sozioökonomischen Entwicklung der Schweiz bei, argumentierte die Kommission. Für die rasche Realisierung dieses Verkehrskreuzes solle der Bundesrat zusätzliche finanzielle Mittel beantragen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er habe mit der «Bahn 2050» aufgezeigt, mit welchen Mitteln und Projekten die Eisenbahn einen maximalen Beitrag zur Erreichung seiner vorrangigen Ziele, etwa in der Klimapolitik, leisten könne. Die in der Motion geforderte Beschleunigung würde sich dabei eher kontraproduktiv auswirken, da sie zu Mehrverkehr führen könne; sie sei daher kein Ziel der Strategie «Bahn 2050». Das Anliegen der Motion werde jedoch im Sinne einer intensivierten Förderung des Fernverkehrs auf der West-Ost- sowie der Nord-Süd-Achse geprüft.

Dem Nationalrat lag in der Wintersession 2022 neben dem Mehrheitsantrag auf Annahme ein Antrag von Benjamin Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Ähnlich wie bei einer Motion für eine «rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn» (Motion 22.4263) kritisierte er den Ausbau des Schienennetzes zulasten der öffentlichen Hand. Der Bundeshaushalt befinde sich bereits in einer schwierigen Lage. Falls das Projekt «Verkehrskreuz Schweiz» tatsächlich umgesetzt würde, müsse es daher aus dem bestehenden BIF finanziert werden. Der Nationalrat nahm die Motion hingegen mit 126 zu 47 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.¹⁵

In der Wintersession 2023 befasste sich der **Nationalrat** als Erstrat mit der bundesrätlichen **Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG)**. Ziel des Bundesrats war es, mit einem einmaligen Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd., einer Änderung der Darlehenspraxis und einer Anpassung der Reserven des BIF die finanzielle Lage der SBB zu verbessern und die Liquidität des BIF zu gewährleisten.

In der Eintretensdebatte liessen Christian Wasserfallen (fdp, BE) und Valérie Piller Carrard (sp, FR) für die KVF-NR verlauten, dass sich die Kommission für den einmaligen Kapitalzuschuss ausgesprochen habe. Aufgrund des unerfreulichen finanziellen Zustands der SBB sei der Kapitalzuschuss dringend notwendig. Auch sei diesem bereits in der Budgetdebatte am Tag zuvor zugestimmt worden. Der rechtliche Rahmen dafür werde mit Annahme der Vorlage geschaffen.

Bezüglich des vom Bundesrat gewünschten Wechsels von Tresorerie- auf Haushaltsdarlehen ab einem bestimmten Verschuldungsniveau der SBB beantrage die Kommission hingegen mit 14 zu 9 Stimmen, beim bestehenden Recht zu bleiben. Eine dadurch eingeführte Konkurrenz zwischen Ausgaben für den Bahnverkehr und anderen Bundesausgaben sei laut der Kommissionsmehrheit nicht erstrebenswert. Das Parlament verfüge im Rahmen der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur bereits über ein ausreichendes Mitspracherecht bei der Finanzplanung der SBB. Die Änderung der Darlehenspraxis lehnte auch die mitberichtende FK-NR ab, wie sie in einer Medienmitteilung mitgeteilt hatte. Bei der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) beantragte die KVF-NR zudem eine Präzisierung: Die angemessene Reserve, die der BIF aufweisen muss, soll laut der Kommission bei CHF 300 Mio. festgelegt werden.

Die Anträge der Kommission wurden laut den jeweiligen Fraktionssprechenden von den Fraktionen der SP, FDP, Grünen, GLP und Mitte unterstützt. Benjamin Giezendanner (svp, AG) – Fraktionssprecher der SVP – plädierte hingegen im Namen seiner Fraktion dafür, die Vorlage als Ganzes abzulehnen. Eintreten wurde indessen aber auch von der SVP nicht bestritten.

Bezüglich der Änderung der Darlehenshandhabung beantragte KVF-NR-Mitglied Thomas Hurter (svp, SH) in der Detailberatung mittels Minderheitsantrag, am Entwurf des Bundesrats festzuhalten und die Umwandlung von Tresorerie- in Haushaltsdarlehen zu unterstützen. Ziel sei laut Hurter, das Parlament bei der Finanzierung der SBB sowie bei deren Schuldenreduktion «stärker in die Verantwortung zu nehmen». Da die Vorlage laut Hurter jedoch nur als Gesamtpaket Sinn mache, plädierte er dafür, die Vorlage in der GesamtAbstimmung abzulehnen, sollte sein Minderheitsantrag nicht angenommen werden. Bundesrätin Karin Keller-Sutter unterstützte den Minderheitsantrag im Namen der Regierung. Der Nationalrat sprach sich aber schliesslich mit 125 zu 65 Stimmen ohne Enthaltung für den Antrag der Kommissionsmehrheit und somit gegen die Änderung der Darlehenshandhabung aus. Die Gegenstimmen kamen allesamt aus der SVP-Fraktion.

Den einmaligen Kapitalzuschuss sowie den Antrag der KVF-NR, die angemessenen BIF-Reserven bei CHF 300 Mio. festzuschreiben, nahm der Nationalrat stillschweigend an. Bundesrätin Keller-Sutter hatte zuvor erfolglos beantragt, dem Antrag der KVF-NR bezüglich der Präzisierung der BIF-Reserven auf mindestens CHF 300 Mio. keine Folge zu geben. Keller-Sutter hatte argumentiert, dass die Festlegung der Mindestreserven nicht notwendig sei und eine Einbusse an Flexibilität bedeuten würde.

Die Vorlage passierte die GesamtAbstimmung mit 126 zu 65 Stimmen ohne Enthaltung, wobei sich allein die geschlossene SVP-Fraktion gegen die Vorlage aussprach. Damit wurde das Geschäft mit zwei Änderungen zur Beratung an den Ständerat überwiesen. Der Nationalrat genehmigte zudem die Abschreibung einer Motion der FK-SR, welche mit dem einmaligen Kapitalzuschuss von CHF 1.15 Mrd. an die SBB erledigt sei.¹⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.

Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an.¹⁷

MOTION
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR reichte im August 2021 eine **Motion zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr** ein. Die Umsetzung des Anliegens solle in Absprache mit den Kantonen, den Gemeinden und der Branche des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Zudem verlangte die Kommission, dass die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr zeitnah aufgehoben wird und die Mehreinnahmen, die dadurch entstehen, zur Förderung des nicht fossil betriebenen öffentlichen Verkehrs eingesetzt wird. Die Motion nahm Bezug auf einen Bericht in Erfüllung des Postulats der KVF-NR (19.3000) mit dem Titel «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Eine Kommissionsminderheit Pieren (svp, BE) lehnte die Motion ab; der Bundesrat beantragte hingegen deren Annahme.

Der Nationalrat behandelte den Vorstoss in der Wintersession 2021. Im Namen der Kommissionsmehrheit argumentierte Jon Pult (sp, GR), dass die Dekarbonisierung des Busverkehrs in der Schweiz weiter vorangebracht werden müsse. Die Finanzierung sei dabei der entscheidende Faktor. Viele Gemeinden und Kantone könnten sich die Dekarbonisierung nicht leisten, deshalb brauche es dafür ein Gesamtkonzept des Bundes. Zudem kritisierte Pult, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die heute Dieselbusse einsetzen, durch die Rückerstattung der Mineralölsteuer subventioniert würden. Dieser Fehlanreiz solle aus klimapolitischen Gründen behoben werden. Benjamin Giezendanner (svp, AG) hingegen stand dem Vorstoss kritisch gegenüber. Zum einen sei die mit der Motion geplante Dekarbonisierung nicht technologieneutral, da eine eigentliche «Elektrifizierung» gefordert werde. Zum anderen brauche diese sehr viel Strom, der in der Schweiz ohnehin schon knapp sei. Nach diesen Ausführungen entschied sich der Nationalrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und nahm die Motion mit 119 zu 55 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sprachen sich drei Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motion aus.¹⁸

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrssession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsystem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.¹⁹

Umweltschutz

Umweltschutz

Regelmässig kommt es zu Ostern vor dem **Gotthardtunnel** zu einem Stau auf der Autobahn A2. 2023 erlangte dieser Stau noch mehr mediale Präsenz als üblich: Als der Stau etwa 15 Kilometer lang war, setzten sich Mitglieder von Renovate Switzerland – in den Medien als **Klimakleber** bezeichnet – auf die Fahrbahn und klebten sich fest. Die Strasse war gemäss Medien eine halbe Stunde nach Beginn der Aktion bereits wieder geräumt, nachdem die Polizei die Aktivistinnen und Aktivisten weggetragen hatte. Ziel von Renovate Switzerland sei es gemäss Tages-Anzeiger gewesen, eine möglichst grosse Klima-Widerstandsbewegung aufzubauen und die Regierung dadurch zu mehr Klimaschutz zu bewegen. Die Medien liessen in der Folge auch Politikerinnen und Politiker zu Wort kommen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), SVP-Nationalrat und Geschäftsführer eines Transportunternehmens, nannte die Strassenblockade eine «Frechheit», die kontraproduktiv sei und bei den eidgenössischen Wahlen der SVP helfen werde. FDP-Vertreter Damian Müller (fdp, LU) zeigte zwar ein gewisses Verständnis dafür, dass die Aktivistinnen und Aktivisten die Bevölkerung auf den Klimawandel aufmerksam machen wollten, bezeichnete solche Aktionen aber als wenig lösungsorientiert. Michael Töngi (gp, LU) erachtete zivilen Ungehorsam hingegen als angebracht.²⁰

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2022, S. 516 ff.

3) AB NR, 2022, S. 516 ff.

4) AB NR, 2020, S. 2641 f.

5) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356

6) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

7) AZ, 4.7., 18.8.20; TG, 19.8.20; AZ, CdT, NZZ, 16.9.20; WOZ, 17.9.20; SoZ, 20.9.20; AZ, 21.9.20; SoZ, 27.9.20; TA, 28.9.20

8) Postulat 20.4019

9) AB NR, 2020, S. 1692 ff.

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

11) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 631 f.

12) AB NR, 2021, S. 1847 f.

13) Po. 20.4019

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

15) AB NR, 2022, S. 2283 f.

16) AB NR, 2023, S. 2328 ff.; Medienmitteilung FK-N vom 20.10.23

17) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.

18) AB NR, 2021, S. 2206 ff.

19) AB NR, 2022, S. 152 f.

20) 24H, CdT, TA, 8.4.23; 24H, 7.6.23