

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn, Klimapolitik
Akteure	Rechsteiner, Paul (sp/ps, SG) 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

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Klimapolitik, 2012 - 2022*. 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
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.12.2012
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI**) vom Januar 2012 beantragte der Bundesrat dem Parlament, die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung und den direkten Gegenentwurf zur Annahme zu empfehlen. Der Bundesrat wies in der Botschaft auf die Finanzierungslücke von bis zu CHF 500 Mio. pro Jahr hin, welche durch den notwendigen Ausbau, die Inbetriebnahme von neuen Projekten (Durchmesserlinie Zürich, NEAT Gotthard und Ceneri, CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) Genf) sowie durch den Unterhalt der immer stärker belasteten Infrastruktur anfalle. Neue Ausbauprojekte wurden auf weitere CHF 500 Mio. pro Jahr geschätzt und der mittelfristige finanzielle Bedarf auf rund CHF eine Milliarde pro Jahr veranschlagt. Zudem verursachten Verzinsung und Rückzahlung des FinöV-Fonds ab 2019 jährlich Kosten von CHF 600-700 Mio. Der befristete FinöV-Fonds solle in den neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds BIF überführt werden. Der BIF solle künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen. Zu den Finanzierungsinstrumenten des BIF gehören die Quellen des FinöV (zwei Drittel der LSVA-Erträge, ein Mehrwertsteuerpromille sowie befristete Mittel aus der Mineralölsteuer), die ordentlichen Mittel des Bundeshaushalts für Betrieb und Erhaltung der Bahninfrastruktur sowie drei neue Instrumente: Mehreinnahmen aus der direkten Bundessteuer (aus dem verkleinerten Fahrkostenabzug), Mittel aus der Erhöhung der Trassenpreise und eine Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen, welche die Kantone zur Finanzierung der Publikumsanlagen der Bahn verpflichtet. Auch das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur „STEP“ war Teil der bundesrätlichen Botschaft. Akzente in der Langfristperspektive setzte der Bundesrat mit der Kapazitätssteigerung bei Schiene, Zügen und Bahnhöfen. Im Personenverkehr soll auf Strecken mit grosser Nachfrage der Viertelstundentakt eingeführt und der Güterverkehr gestärkt werden. STEP soll in mehreren Ausbausritten erfolgen, wobei der Bundesrat diese dem Parlament alle vier oder acht Jahre unterbreiten will. Der Ausbauschritt 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes auf den Strecken Locarno-Lugano, Zürich-Chur, Zürich-Lugano und Bern-Luzern, den Ausbau der letzten eingleisigen Strecke für den Güterverkehr (Ligerz-Twann), sowie Massnahmen und Investitionen in betriebsnotwendige Anlagen bei Privatbahnen und auf dem gesamten Eisenbahnnetz. Die Diskussion der Vorlage wurde im November des Berichtjahres im Ständerat aufgenommen. Anfang Dezember 2012 fasste der Ständerat sowohl im Entwurf 2 (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) als auch in den Entwürfen 3 (FABI) und 4 (Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) vom Entwurf des Bundesrates abweichende Beschlüsse. Der Ständerat folgte geschlossen seiner Kommission, welche aus taktischen Gründen so viele weitere Projekte aufnahm, dass das Investitionsvolumen mit CHF 6,4 Mrd. fast doppelt so hoch ausfiel, wie vom Bundesrat vorgesehen (CHF 3,5 Mrd.). Eingang in das Ausbaupaket fand im Ständerat die erste Etappe des sogenannten Bahn-Y (Bodensee-Rheintal-Verbindung bis Chur), was die Verbindung St. Gallen-Chur verbessern soll. Das Bahn-Y war von den St. Galler Standesvertretern Rechsteiner (sp) und Keller-Sutter (fdp) lanciert und mit geschicktem Lobbying in die Vorlage eingebracht worden. Da das Programm des Bundesrates den überwiegenden Teil der Investitionen in der Westschweiz bzw. im westlichen Mittelland vorsah, verbündeten sich die Ostschweizer Kantone, um mit dem Bahn-Y auch vom Ausbauprogramm zu profitieren. Folgende weiteren Projekte wurden vom Ständerat aufgenommen: Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, der Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin, eine Überwerfung im Knotenpunkt Pratteln, Massnahmen zur Reisezeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne sowie Ausbauten in Aarau. Um die Nordwestschweiz, Zürich und Luzern ins Boot zu holen, sah der Ständerat CHF 300 Mio. für Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel (Zürich), den dritten Jura-Durchstich (Nordwestschweiz) und den Luzerner Tiefbahnhof vor. Nach dem Entscheid des Ständerates kommentierten kritische Stimmen in den Medien, das Paket sei überladen und bringe langfristig untragbare Unterhaltskosten mit sich. Der Nationalrat wird die Vorlage 2013 behandeln. Beide Räte verlängerten zudem die Bearbeitungsfrist der VCS-Initiative um ein Jahr (bis März 2014).

Eisenbahn

POSTULAT

DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.¹

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.²

POSTULAT

DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR verlangte mit einem im Mai 2021 eingereichten Postulat eine umfassende **Auslegeordnung zur zukünftigen Ausrichtung der Schienengüterverkehr-Politik**. Dabei wollte die Kommission eine ganze Palette an offenen Punkten beantwortet wissen; sie stellte beispielsweise Fragen rund um die Struktur, die Leistungen, die Eigenwirtschaftlichkeit und die Ausrichtung von SBB Cargo. Das Postulat stellte aber auch Fragen zum Import und Export von Gütern auf der Schiene und zum Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Landesversorgung, zur Verkehrsverlagerung und zur nachhaltigen Ausrichtung der Lieferketten. Schliesslich sollte im geforderten Postulatsbericht auch auf einen allfälligen gesetzgeberischen Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs eingegangen werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates und der Ständerat beugte sich in der Herbstsession 2021 darüber. Stefan Engler (mitte, GR) und Paul Rechsteiner (sp, SG) wiesen darauf hin, dass der Vorstoss im grösseren Kontext der allgemeinen Verkehrspolitik (Stichwort Cargo sous terrain) und der wirtschaftlichen Probleme bei SBB Cargo stehe. Anschliessend wurde der Vorstoss stillschweigend angenommen.³

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.⁴

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 Anwendung 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.⁵

1) AB SR, 2019, S. 474 f.

- 2) AB SR, 2020, S. 1260 ff.
- 3) AB SR, 2021, S. 1016 f.
- 4) AB NR, 2022, S. 2283; AB SR, 2022, S. 1195 ff.
- 5) AB SR, 2022, S. 106 ff.