

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Gesamtverkehrskonzeption, Klimapolitik
Akteure	Fluri, Kurt (fdp/plr, SO) 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

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Gesamtverkehrskonzeption, Klimapolitik, 2013 - 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	1
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FABI Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

FAIF Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.06.2013
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zweitausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschnitt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschnitt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO), welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit II Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den Gesamtabstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die

Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungsbeteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Ständesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitenantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.¹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2023
MARCO ACKERMANN

Im März 2023 nahm sich der Nationalrat der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und des entsprechenden Zahlungsrahmens** an. Mit dem Gesetzespaket sah der Bundesrat vor, die sogenannte **Rollende Landstrasse Rola** – den Bahntransport für Lastwagen im alpinen Güterverkehr mit Begleitwagen für die Chauffeurinnen und Chauffeure – noch bis Ende 2026 weiterzuführen. Der dafür zu stellende Kredit von CHF 64 Mio. bis im Jahr 2027 beinhalte zudem die Liquidation der Rola. Ohne Weiterführung lief die Rahmenvereinbarung mit der Betreiberin RALpin AG bereits Ende 2023 aus, so der Bundesrat.

Die SVP-Fraktion beantragte erfolglos, auf das Geschäft gar nicht erst einzutreten, da die finanziellen Mittel besser anderswo eingesetzt werden sollten und die Rola sowieso nur als Übergangslösung angedacht gewesen sei. Mit 135 zu 51 Stimmen – sämtliche Gegenstimmen stammten aus der SVP-Fraktion – trat der Nationalrat jedoch auf das Geschäft ein.

Zu Diskussionen führte in der Detailberatung die Frage, bis wann die Rola weiterbetrieben werden soll. Dabei standen zwei Minderheitsanträge sowie der Antrag der KVF-NR zum Betrieb bis Ende 2028 zur Auswahl: Die Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte, die Rola nur bis Ende 2024 zu betreiben und den Kredit entsprechend auf CHF 25 Mio. zu kürzen.

Die Minderheit Fluri (fdp, SO) übernahm den Bundesratsvorschlag, die Rola bis Ende 2026 zu betreiben, sie 2027 zu liquidieren und entsprechend den Kredit bei CHF 64 Mio. anzusetzen. Kurt Fluri argumentierte, dass bis 2027 Umladeterminale für Container in Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) fertiggestellt sein würden und eine weitere Verlängerung des Betriebs aus finanzpolitischer Sicht keinen Sinn ergebe. Dank der Terminals könnten die Container auf der Nord-Süd-Achse direkt von LKWs auf Güterwaggons umgeladen werden und der Transport samt Kraftfahrzeug werde nicht mehr benötigt. Ins selbe Horn blies auch Verkehrsminister Albert Rösti, der im Rat erklärte, dass die Bedeutung der Rola zurückgehe und Angebote im unbegleiteten kombinierten Verkehr – der Containerverlad ohne LKW und Chauffeure – attraktiver und günstiger geworden seien. Der Weiterbetrieb bis 2026 stelle entsprechend einen Kompromiss dar und die dadurch zu erzielenden Kosteneinsparungen gegenüber einem längeren Betrieb seien in der aktuell angespannten finanzpolitischen Lage des Bundeshaushalts «nicht unbedeutend». Die Mehrheit der Kommission befürchtete hingegen, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse stattfinden könnte, falls die Rola zu früh beendet werde. Da das umgebaute Verladeterminale in Novara erst 2028 in Betrieb gehen werde und die Kapazitäten während des Umbaus eingeschränkt seien, seien eine

Verlängerung des Betriebs bis 2028 und eine Liquidation im Jahr 2029 sinnvoll, erklärte etwa Barbara Schaffner (glp, ZH), welche in der Kommission den entsprechenden Antrag gestellt hatte.

Der Nationalrat hiess schliesslich mit 107 zu 80 Stimmen den Antrag der Kommission gut – die geschlossenen Fraktionen der SVP und der FDP.Liberalen opponierten erfolglos zugunsten der bundesrätlichen Pläne. Die Minderheit Wasserfallen blieb im Rat chancenlos. Nach Zustimmung zur Kommissionsmehrheit passierte auch die damit nötig gewordene Erhöhung des Kredits auf CHF 106 Mio. die Abstimmung erfolgreich. In der GesamtAbstimmung gab der Nationalrat der Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen mit 114 zu 73 Stimmen bei 2 Enthaltungen grünes Licht. Opposition kam wiederum aus den Reihen der SVP und der FDP. Die Rola-Vorlage ging damit an den Ständerat.²

1) BBl, 2012, S. 1577 ff.; BBl, 2005, S. 5177; BBl, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646

2) AB NR, 2023, S. 282 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.2.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23