

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>25.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>SBB, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Français, Olivier (fdp/plr, VD) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Baltisser, Lena  
Bühlmann, Marc  
Flückiger, Bernadette  
Heidelberger, Anja

## Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Klimapolitik, 2020 - 2023*. Bern:  
Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 25.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Regierungspolitik	1
<b>Öffentliche Finanzen</b>	2
Voranschlag	2
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	4
Verkehr und Kommunikation	4
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>DEZA</b>	Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>IKT</b>	Informations- und Kommunikationstechnologien

---

<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>DDC</b>	Direction du développement et de la coopération
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TIC</b>	Technologies de l'information et de la communication

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Regierungspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.06.2020  
MARC BÜHLMANN

Die Beratungen der politischen Agenda des Bundesrats sind immer wieder ein umstrittener Diskussionspunkt in den Räten. Dies zeigte sich auch bei der Beratung der **Legislaturplanung 2019–2023** während der Sommersession im Ständerat. Die neuerliche Diskussion, ob die Legislaturplanung vom Parlament lediglich zur Kenntnis genommen oder detailliert beraten und als einfacher, nicht bindender Bundesbeschluss verabschiedet werden soll wie dies seit 2004 vorgesehen ist, wurde zusätzlich durch die Corona-Krise angeheizt. Die ausserordentliche Situation zeige – so etwa Damian Müller (fdp, LU) –, dass es richtig sei, wenn die Legislaturplanung zu einem nicht bindenden Beschluss führe, weil der Bundesrat nur so auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren könne. Das bedeute aber eben auch, dass es keine langen Beratungen und keine Legislaturplanungskommission brauche, weil dies letztlich viel zu viel unnötige Zeit und Kosten in Anspruch nehme. Man habe bessere Instrumente, um ganz spezifisch einzelne Massnahmen mitzusteuern, die man dann aber im konkreten Moment anwenden solle. Eine einfache Kenntnisnahme der Legislaturplanungsbotschaft reiche vollends. Dies habe er auch in einer parlamentarischen Initiative so angeregt, für dessen Unterstützung der Luzerner Freisinnige denn in seinem Votum auch schon vorsorglich warb. Heidi Z'graggen (cvp, UR) erwiderte, dass der Weg des Bundesrats, auf den das Land gesteuert werden solle, ein genaues Hinschauen verdiene und nicht einfach durchgewinkt werden sollte. Auch Carlo Sommaruga (sp, GE) führte die Pandemie an, wies aber darauf hin, dass es wegen unvorhergesehener Ereignisse wichtig sei, die Legislaturplanung auch als Legislative anpassen zu können. Thomas Minder (parteilos, SH) wiederum reihte sich zu den Kritikern des aktuellen Vorgehens ein und wies darauf hin, dass zahlreiche Massnahmen im Bericht nach der Corona-Krise Makulatur geworden seien. Er warf dem Bundesrat und der Legislaturplanungskommission deswegen «Unflexibilität» vor. Man müsse neu planen und eine angepasste Vision präsentieren. «Die Sitzung heute Nachmittag ist für mich ein verlorener Tag», schloss der Schaffhauser Ständerat. Auch Olivier François (fdp, VD) monierte, man habe für die Beratung des Papiers viel zu viel Zeit einberaumt. In der Folge äusserte sich Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga zu Wort und gab zu bedenken, dass ein ans Parlament überwiesener Bundesbeschluss nicht einfach so zurückgenommen werden könne. Man habe aber durchaus Flexibilität bewiesen, indem eben der Bericht auch zusammen mit der Legislaturplanungskommission noch einmal überarbeitet worden sei, was sich ja auch in verschiedenen, nachträglich zu debattierenden Änderungsanträgen niedergeschlagen habe. Das Parlament müsse die Möglichkeit haben, die Planung der Regierung zu überprüfen, so die Magistratin. Nach diesem Vorgeplänkel – eine Eintretensdebatte gab es nicht, weil Eintreten für die Legislaturplanung obligatorisch ist – wurden in der kleinen Kammer also besagte Änderungen diskutiert. Covid-19 spielte dabei freilich nur noch eine marginale Rolle, indem Artikel 1 mit einem Passus ergänzt wurde, dass sich die Politik des Bundes nach den drei Leitlinien zu richten und dabei auch die Lehren aus der Covid-19-Pandemie zu ziehen habe. Zusätzlich wurde als Massnahme eine Vernehmlassung zu einer Revision des Epidemiengesetzes angenommen. Der erste Änderungsantrag betraf zudem die dritte Leitlinie, die nicht nur den Schutz des Klimas, sondern zusätzlich auch den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen anstreben soll. Der Rat folgte mit 28 zu 13 Stimmen diesem Vorschlag und lehnte damit einen Minderheitsantrag Sommaruga ab, der auch die Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030 in der dritten Leitlinie verankern wollte. Die von Carlo Sommaruga angeführten Minderheitsvorschläge für einen verstärkten Einbezug von Nachhaltigkeitszielen blitzten auch in der Folge samt und sonders ab. Eine Mehrheit fand aber eine von der Legislaturplanungskommission vorgeschlagene sprachliche Änderung einer Massnahme zur Erreichung des 2. Ziels von Leitlinie 1 (effiziente und digitale Erbringung staatlicher Leistungen). Statt die Bundesaufgaben «kontinuierlich» zu überprüfen, sollen sie «regelmässig» überprüft werden. Neu eingeführt wurden zudem verschiedene zusätzliche Massnahmen in verschiedenen Zielen: die Stärkung des Wirtschaftsstandorts, eine Strategie zur Umsetzung einer digitalen Gouvernanz, die Gewährleistung der bilateralen Wirtschaftsbeziehungen mit der EU und dem UK, die Erarbeitung einer Strategie für Barrierefreiheit, die Gewährleistung einer optimalen IKT-Infrastruktur in allen Regionen der Schweiz, einen Bericht über die Rahmenbedingungen für eine Landesausstellung, die Erneuerung der Mittel zum Schutz der Bevölkerung «gegen Bedrohungen aus der

dritten Dimension» (gemeint ist die Luftabwehr), einen Aktionsplan «Biodiversität» sowie eine Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz. Lange diskutiert wurde im Rat über Bildungsthemen. Auf taube Ohren stiess dabei die Minderheit Chiesa (svp, TI) für eine Strategie zur Initiierung globaler Bildungsprogramme. Heidi Z'graggen forderte vergeblich die Streichung einer von der Kommission eingeführten Botschaft zur politischen Bildung der jungen Generation und gab zu bedenken, dass die Bildung Sache der Kantone bleiben müsse. Angenommen wurde hingegen eine Minderheit Juillard (cvp, JU), die als Massnahme einen Aktionsplan für die Förderung der Mehrsprachigkeit und den Unterricht in Heimatlicher Sprache unter Einbezug der Kantone forderte. Keine Chance hatten die Anträge von rechts, mit welchen die Massnahmen für die geregelten Beziehungen der Schweiz zur EU gestrichen oder wenigstens abgeschwächt hätten werden sollen. Eine GesamtAbstimmung war für diese Art Geschäft nicht vorgesehen. Die derart ergänzte Legislaturplanung ging nun an den Nationalrat.<sup>1</sup>

## Öffentliche Finanzen

### Voranschlag

Zu Beginn der Wintersession 2021 setzte sich der **Ständerat** mit dem **Voranschlag der Eidgenossenschaft 2022 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2023-2025** auseinander. Insgesamt lagen der kleinen Kammer neun Minderheitsanträge vor, welche sie jedoch allesamt ablehnte: Durchgehend folgte der Ständerat seiner Kommissionsmehrheit. Diese hatte ihrerseits zahlreiche Abweichungen vom bundesrätlichen Voranschlag vorgeschlagen, wobei sich die Kommissionsmehrheit grösstenteils grosszügiger zeigte als die Regierung.

Die grössten Diskussionen löste dabei der Vorschlag der Kommissionsmehrheit aus, die **Einlage in den BIF** für das Jahr 2022 sowie für die Finanzplanjahre um CHF 233 Mio. zu erhöhen und dem BIF damit den gesamten Bundesanteil am Nettoertrag der LSVA zukommen zu lassen – wie es bereits in den Jahren 2020 und 2021 geschehen war. Kommissionssprecher Hegglin (mitte, ZG) begründete diesen Antrag damit, dass die «Liquidität und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [auf diese Weise] sichergestellt» und der Spielraum des Fonds erhöht werden könne. Dies sei gemäss Olivier Français (fdp, VD) nötig, weil der BIF bisher zu wenig stark gespeist worden sei und es zudem Corona-bedingt zu einem Einnahmerückgang gekommen sei. Minderheitensprecher Hansjörg Knecht (svp, AG) und Finanzminister Maurer machten jedoch weder im Voranschlags- noch in den Finanzplanjahren einen entsprechenden Handlungsbedarf aus. Bevor der BIF-Kredit erhöht werde, brauche es eine Gesamtauslegeordnung über Bedürfnisse und Finanzierungsquellen, forderte der Finanzminister und empfahl, auf die Aufstockung zu verzichten. Der Ständerat folgte jedoch mit 27 zu 16 Stimmen der Kommissionsmehrheit.

Damit das Bundesbudget durch diese Erhöhung nicht aus den Fugen gerät – durch diese Aufstockung würde die Schuldenbremse voraussichtlich nicht mehr eingehalten werden können –, beantragte die Kommissionsmehrheit überdies, verschiedene Kredite beim Bundesamt für Verkehr zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Höhe von CHF 215 Mio. ausserordentlich zu verbuchen. Dies sei insofern gerechtfertigt, als andere Corona-bedingten Kosten ebenfalls auf dem Amortisationskonto verbucht würden, argumentierte der Kommissionssprecher. Gegen den Willen des Bundesrates und der Minderheit Knecht sprach sich der Ständerat für diese Massnahme aus.

Zu grösseren Diskussionen Anlass gab auch der Antrag der Kommissionsmehrheit, CHF 100'000 vom Konto der DEZA dem Bundesamt für Raumentwicklung zu übertragen und diese mittels der Planungsgrössen dem **Förderprogramm zur Erreichung von nachhaltigen Entwicklungszielen** «Swiss Triple Impact» zuzuschreiben. Eine Minderheit II Thorens Goumaz (gp, VD) wollte gar noch einen Schritt weitergehen und das Budget des ARE um CHF 800'000 erhöhen. Die Schweiz habe sich zur Erreichung der «Sustainable Development Goals» der UNO verpflichtet und müsse jetzt folglich auch die Projekte zum Erreichen dieser Ziele unterstützen, begründete die Minderheitensprecherin ihren Antrag. So habe der Bundesrat zwar die Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030 geschaffen, dieser aber nicht die nötigen Mittel zukommen lassen. Eine weitere Minderheit I Knecht wollte auf beide Erhöhungen verzichten, da das ARE bereits über die nötigen Mittel verfüge, um entsprechende Projekte umzusetzen. Finanzminister Maurer verwies auf «Dutzende von Budgetpositionen, die sich mit dem Klimaschutz, mit dem Netto-null-Ziel 2050 und mit dem Zwischenziel 2030 beschäftigen». Der Bundesrat nehme somit die Klimapolitik

und den Klimawandel «sehr ernst». Wichtig sei aber, dass Projekte umgesetzt, nicht dass Kredite zur Schaffung zusätzlicher Projekte gesprochen würden. Der Ständerat entschied sich für den Vorschlag der Kommissionsmehrheit anstelle der Minderheit II (31 zu 14 Stimmen) oder der Minderheit I (23 zu 21 Stimmen).

Wie Bundesrat Maurer angetönt hatte, hingen verschiedene weitere Kredite 2022 mit dem Klimawandel zusammen. So wollte die Kommissionsmehrheit etwa auch das Globalbudget des Bundesamtes für Energie um CHF 1.45 Mio. sowie den Kredit für das Programm Energie Schweiz um CHF 4.15 Mio. erhöhen. Trotz Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sei die gesetzliche Grundlage vorhanden, um «Hausbesitzer bei der Umstellung ihrer Heizungsanlagen» und KMU bezüglich thermischer und elektrischer Effizienz und Innovation zu beraten, betonte Kommissionssprecher Hegglin. Minderheitensprecher Knecht, der auf die Erhöhung der entsprechenden Kredite verzichten wollte, wehrte sich jedoch dagegen, nach der Ablehnung an der Urne «einfach neue Aufgaben durch die Hintertür» zu beschliessen – zuerst brauche es dafür eine neue Vorlage. Der Finanzminister verwies ergänzend auf die Zuständigkeit der Gemeinden und Kantone bei der Beratung und Unterstützung der KMU. Mit 23 zu 21 Stimmen folgte der Ständerat dennoch knapp seiner Kommissionsmehrheit und hiess die Erhöhung gut.

Als weitere klimabedingte Massnahme beabsichtigte die Kommissionsmehrheit, das Globalbudget des Bundesamtes für Meteorologie um CHF 1.24 Mio. zu erhöhen, um die Projekte zur nationalen (Owara) und grenzüberschreitenden Wetterwarnung (Destination Earth) zu verbessern – der Einsatz der Krediterhöhung für die entsprechenden Projekte wurde in den Planungsgrössen festgehalten. Dies sei aufgrund der sich häufenden Wetterphänomene nötig. Mit 25 zu 11 Stimmen (bei 1 Enthaltung) sprach sich der Ständerat erneut gegen den Willen des Finanzministers für die Änderung aus.

Auch in **weiteren Bereichen** nahm der Ständerat auf Antrag seiner Finanzkommission Aufstockungen vor, etwa bei den Sportverbänden, bei denen für CHF 660'000 eine unabhängige nationale Anlauf- und Meldestelle für Misshandlungen im Schweizer Sport geschaffen werden soll, oder in der Landwirtschaft. Dort sollen die Zulagen für die Milchwirtschaft um CHF 8 Mio. und die Beihilfen für Pflanzenbau um 7 Mio. aufgestockt werden, um die Senkung der Verkäsungszulage zu verhindern respektive um die Beibehaltung des höheren Einzelkulturbeitrages zu finanzieren.

Eine Kürzung beantragte die FK-SR hingegen bei den **Personalausgaben**: Im Voranschlagsjahr sowie in den Finanzplanjahren sollen beim Bundespersonal Querschnittskürzungen in der Höhe von CHF 21 Mio. gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag vorgenommen werden. Kommissionssprecher Hegglin betonte in der Begründung des Mehrheitsantrags, dass auch mit diesen Kürzungen im Jahr 2022 noch immer über 300 Stellen geschaffen werden könnten, die Kommissionsmehrheit jedoch das grosse Wachstum der Personalkosten um 1.6 Prozent (inklusive Teuerung) verhindern wolle. Dieses Wachstum könne «nicht mit zusätzlichen Aufgaben begründet werden». Stattdessen solle der Bundesrat «in der Personalplanung entsprechend Prioritäten» setzen. Eine Minderheit I Knecht wollte diese Kürzungen in den Finanzplanjahren überdies auf CHF 121 Mio. (2023) bis CHF 286 Mio. (2025) erhöhen, was der Minderheitensprecher einerseits mit den hohen Kosten der Corona-Pandemie, andererseits mit den Folgekosten von neuen Stellen und der steigenden Schwerfälligkeit der Verwaltung begründete. Eine Minderheit II Herzog (sp, BS) verlangte, gänzlich auf die Kürzungen zu verzichten, und bezeichnete den Minderheitsantrag Knecht, der 2'000-3'000 Stellen koste, als «einen unverantwortlichen Kahlschlag beim Personal». Finanzminister Maurer stritt nicht ab, dass eine Kürzung der Personalkosten um 3.3 Promille, wie sie die Kommissionsmehrheit beantragte, möglich wäre. Jedoch brauche es nur schon zur Umsetzung der durch den Ständerat beschlossenen Mehrausgaben schätzungsweise 15 Stellen – das Parlament sei somit durchaus mitverantwortlich für den Anstieg der Stellenzahl. Für eine allfällige Umsetzung der Minderheit Knecht benötige es überdies einen politischen Auftrag, der vorgebe, wo diese Stellen gekürzt werden sollen. Dazu kam es (vorerst) aber nicht: Mit 26 zu 17 Stimmen (bei 1 Enthaltung) und 30 zu 14 Stimmen setzte sich der Mehrheitsantrag gegen die Minderheit II sowie die Minderheit I durch.

In der **Gesamtabstimmung** nahm der Ständerat den Voranschlag 2022 mit 39 zu 5 Stimmen deutlich an. Auch die Bundesbeschlüsse über die Planungsgrössen im Voranschlag 2022, über den Finanzplan für die Jahre 2023 bis 2025 für die Entnahmen aus dem Bahninfrastrukturfonds für das Jahr 2022 sowie für die Entnahmen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds für das Jahr 2022 wurden kaum bestritten.<sup>2</sup>

# Infrastruktur und Lebensraum

## Verkehr und Kommunikation

### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 14.09.2023  
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.<sup>3</sup>

### Eisenbahn

**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 Frühjahrsession 2021 meldeten sich mehrere gegenüber der Motion positiv eingestellte Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu Wort. So argumentierte beispielsweise Olivier Français (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.<sup>4</sup>

#### 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 Ausbauschnitt 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.<sup>5</sup>

#### MOTION

DATUM: 19.12.2023  
LENA BALTISSER

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 Ausbauschnitt 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 Rösti 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 Rösti die Projektierung des

Streckenabschnitts Nyon-Genf aufgegleist werden, was im nächsten Ausbauschnitt konkretisiert werden solle. Nun sei es eine Frage der Governance, ob eine laut dem Bundesrat erfüllte Motion wie üblich abgelehnt werde oder nicht. Trotz Röstis 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**.<sup>6</sup>

---

1) AB SR, 2020, S. 514 ff.

2) AB SR, 2021, S. 1106 ff.

3) AB NR, 2023, S. 756-759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

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

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

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