

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Konzessionierte Transportunternehmen
Akteure	Martullo-Blocher, Magdalena (svp/udc, GR) NR/CN, Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Nadja
Bieri, Niklaus
Frick, Karin

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Bieri, Niklaus; Frick, Karin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Konzessionierte Transportunternehmungen, 2014 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Öffentliche Ordnung	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

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

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Öffentliche Ordnung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.03.2014
NADJA ACKERMANN

Obwohl der bundesrätliche Entwurf in der Vernehmlassung mehrheitlich auf Zustimmung gestossen war, hielt der Nationalrat die vorgeschlagenen **Änderungen im Personenbeförderungsgesetz** als Massnahmen gegen randalierende Sportfans für untauglich. Der Hauptkritikpunkt setzte an der Durchführbarkeit der Fanzug-Pflicht bzw. Charterpflicht an. Zusammen mit der Angst vor der Ausdehnung solcher Beschränkungen auf andere Gruppen führte dieses Argument dazu, dass der Nationalrat das Geschäft mit 142 zu 30 Stimmen bei 7 Enthaltungen mit dem Auftrag, mit allen beteiligten Akteuren eine praktikable Lösung auszuarbeiten, an den Bundesrat zurückwies. Dem Ständerat waren hingegen fünf Jahre ergebnisloser Diskussionen genug. Er wollte durch eine gesetzliche Lösung klare Verantwortlichkeiten schaffen und wies daher den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen ab. Davon wollte der Nationalrat aber nichts wissen und hielt in der Herbstsession an seiner Rückweisung mit 119 zu 50 Stimmen bei 11 Enthaltungen fest. Bundesrätin Leuthard bezeichnete diese Rückweisung als „Kneifen vor der Diskussion“ und damit auch als „Kneifen vor einer klaren Position“.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
KARIN FRICK

Die Vorlage zur **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** war 2014 vom Nationalrat an den Bundesrat zurückgewiesen worden mit dem Auftrag, anstelle von gesetzgeberischen Massnahmen mit den von den Fantransporten betroffenen Kreisen alternative Lösungen zu suchen. Daraufhin organisierte Bundesrätin Doris Leuthard einen runden Tisch, an dem Handlungsmöglichkeiten erörtert und Massnahmen zur Verbesserung der Fantransporte ergriffen werden konnten. In den Augen der KVF-NR habe eine Grundsatzdiskussion stattgefunden und Lösungen zu Tage gebracht, weshalb kein weiterer Gesetzgebungsbedarf bestehe und das Geschäft abgeschlossen werden könne. Auch die KVF-SR zeigte sich erfreut über den konstruktiven Lösungsansatz und sprach sich für eine Fortsetzung des Dialogs in den bestehenden Arbeitsgruppen aus. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurde das Geschäft von beiden Räten oppositionslos abgeschlossen.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab

Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.05.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.09.2018
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.⁶

1) AB NR, 2014, S. 1624 ff.; AB NR, 2014, S. 292 ff.; AB SR, 2014, S. 685 ff.; Presse vom 13.3.14
2) AB NR, 2017, S. 159; AB SR, 2017, S. 536; Kommissionsbericht KVF-SR vom 03.04.2017; Medienmitteilung BR vom 20.10.2015; Medienmitteilung KVF-NR vom 16.01.2017
3) AB SR, 2017, S. 508 ff.
4) AB NR, 2018, S. 32 ff.
5) AB SR, 2018, S. 265 ff.
6) AB NR, 2018, S. 1230 ff.