

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB
Akteure	Bregy, Philipp Matthias (mitte/centre, VS) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, 2021*.
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
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	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

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Herbstsession 2021 mit einer Motion der KVF-SR, welche ein Gesetz über die **politische Steuerung und Oberaufsicht von Unternehmen im Bereich des Service public** forderte. KVF-NR-Sprecher Bregy (mitte, VS) betonte für die Kommissionsmehrheit, dass die Politik im Service Public die strategische Richtung vorgeben und kontrollieren müsse. Dazu brauche es ein Gesetz, «das die Grundversorgung sauber regelt». Eine Kommissionsminderheit um Kurt Fluri (fdp, SO) hingegen wolle mehr Freiheit für die Betriebe des Service public und kritisiere daher den strikten Rahmen, den dieses Gesetz vorgeben würde, schloss Bregy.

Bundesrätin Simonetta Sommaruga zeigte zwar Verständnis für die Forderung des Parlaments nach mehr Mitsprache in diesem Bereich, empfahl den Vorstoss aber aus verschiedenen Gründen zur Ablehnung. So bezweifelte sie etwa, dass ein einziger so genannter Mantelerlass den verschiedenen Strukturen und Ausrichtungen der Unternehmen des Service public gerecht werden könne; auch werde es gewisse Abgrenzungsprobleme zwischen dem Mantelerlass und den geltenden Spezialgesetzen geben. Ausserdem seien die Verantwortlichkeiten in der Aufsicht bereits heute gut geregelt. Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen, der Nationalrat nahm die Motion mit 103 zu 77 Stimmen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden SVP- und FDP.Liberalen-Fraktionen.¹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2021 als Erstrat über die **Vorlage zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Die Rednerinnen und Redner betonten in der Debatte über das Eintreten, welches von keiner Fraktion bestritten wurde, die Relevanz des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. Es gebe jedoch einen Reformbedarf bei gewissen Punkten des Systems; dieses solle daher durch vereinfachte Verfahren, mehr Transparenz, eine höhere Effizienz und eine Stärkung des Service public verbessert werden, erläuterte Kommissionssprecherin Pasquier-Eichenberger (gp, GE).

In der Detailberatung gaben vor allem zwei Punkte zu reden. Einer betraf die Umsetzung von vier gleichlautenden parlamentarischen Initiativen, die vergünstigte ÖV-Tageskarten für Schulklassen gefordert hatten. Die Mehrheit der KVF-NR hatte das Gesetz in Umsetzung dieser Initiativen mit einem entsprechenden Passus ergänzt. Zu diesem Mehrheitsantrag der Kommission gesellten sich noch zwei Minderheitsanträge. Der erste Minderheitsantrag Bregy (mitte, VS) verlangte, dass der Bundesrat einen Maximaltarif für diese Tageskarten definieren kann und der Bund die Mindereinnahmen, die den Transportunternehmen durch die Vergünstigung der Tageskarten entstehen, ausgleicht. Der zweite Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) hingegen wollte den ganzen Passus zu den Tageskarten streichen, da er eine «Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs» befürchtete, welche privatwirtschaftliche Unternehmen diskriminiere. Der Nationalrat entschied sich von den drei Anträgen für den Minderheitsantrag Bregy.

Der zweite grössere Diskussionspunkt betraf eine von der Mehrheit der Kommission eingebrachte Regelung zum Kartellrecht bei der Vertriebsinfrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs – genannt Nova. Diese wird für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Kommissionsmehrheit beantragte, dass das Kartellrecht hier keine Anwendung finden solle, weil «der Vertrieb und die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr schon genügend reguliert seien», wie Kurt Fluri (fdp, SO) für die Mehrheit erläuterte. Eine Minderheit Wasserfallen hingegen wies darauf hin, dass auch private Unternehmen diese Plattform nutzten, weshalb es opportun sei, diese Infrastruktur dem Kartellrecht zu unterstellen. Der Minderheitsantrag Wasserfallen wurde auch von Verkehrsministerin Sommaruga unterstützt, er fand jedoch im Nationalrat keine Mehrheit.

Im Übrigen folgte die grosse Kammer den Vorschlägen ihrer vorberatenden Kommission und blieb damit im Wesentlichen auf der Linie des Bundesrats.

In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 135 zu 53 Stimmen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion, welche einige Minderheitsanträge mitunterstützt oder gar initiiert hatte und

sich mit diesen meist nicht hatte durchsetzen können.²

1) AB NR, 2021, S. 2063 ff.

2) AB NR 2021, S. 2192 ff.