

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB
Akteure	Français, Olivier (fdp/plr, VD) 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

Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

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.¹

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 Ausbauschritt 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.²

MOTION

DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Mit einer Motion forderte Olivier François (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 Ausbauschritt 2023 als ausreichend betrachten würde. Johanna Gapany (fdp, FR) – sie hatte die Motion von François 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 Ausbauschritt 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 François' Anliegen im Ständerat grosse Zustimmung. Die Motion wurde mit 26 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen und somit **an den Nationalrat überwiesen**.³

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

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

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