

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	SBB
Akteure	Herzog, Eva (sp/ps, BS) 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 17.04.2024.

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
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

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

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **politische Steuerung und die Oberaufsicht über Unternehmen mit einem Grundversorgungsauftrag** standen im Mittelpunkt einer von der KVF-SR im November 2020 eingereichten Motion. Die Kommission forderte den Bundesrat dazu auf, ein eigenes Gesetz für die Betriebe des Service Public – namentlich für SBB, Swisscom, Schweizerische Post, Skyguide und das öffentliche Radio und Fernsehen – zu schaffen. Mit den geltenden separaten Gesetzgebungen für die einzelnen Unternehmen seien einige gewichtige Fragen, beispielsweise betreffend des Zielkonflikts zwischen Gewinnstreben und Gemeinwohl, noch ungenügend geregelt.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er war der Ansicht, dass dem Anliegen im Rahmen der geltenden Regelungen bereits entsprochen werde und das Parlament über geeignete Möglichkeiten verfüge, sich einzubringen. Er sehe daher keinen Mehrwert in einem neuen Gesetz.

Die kleine Kammer beugte sich in der Frühjahrsession 2021 über die Motion. Die das Wort ergreifenden Kantonsvertreterinnen und -vertreter Stefan Engler (mitte, GR), Eva Herzog (sp, BS) sowie Daniel Fässler (mitte, AI) sprachen sich dabei allesamt für die Annahme der Motion aus. Zu klären seien insbesondere Fragen rund um «Staatsleistungen und Markt, von Liberalisierung, von Privatisierung und Subventionen» (Engler). Ebenso müssten Gewinnverbote, Dividendenvorgaben und Lohnbeschränkungen diskutiert werden. Nicht zu vernachlässigen seien auch Fragen rund um die Aufsicht über die Betriebe und die Rolle des Parlaments, welches die Oberaufsicht über die Bundesverwaltung und den Bundesrat ausübe. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass es nicht sinnvoll sei, diese Bereiche jeweils nur anhand von Einzelereignissen – genannt wurde insbesondere die Postauto-Affäre – zu diskutieren. Es gehe vielmehr darum, eine Übersicht zu schaffen und wichtige Grundsätze festzulegen. Daher sei eine Mantelgesetzgebung notwendig, welche die Spezialgesetzgebungen für die einzelnen Konzerne ergänzt. Verkehrs- und Kommunikationsministerin Sommaruga zeigte in ihrem Votum Verständnis für das Anliegen der Motion. Sie wies aber darauf hin, dass es sehr schwierig werde, eine solche Mantelgesetzgebung zu erstellen, da die verschiedenen betroffenen Betriebe des Service public sehr unterschiedlich ausgerichtet seien. In der anschliessenden Abstimmung votierte eine deutliche Mehrheit des Ständerats für die Annahme der Motion (34 zu 8 Stimmen).¹

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.²

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 Ausbauschritt 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 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 Français' 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. 169 ff.

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

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