

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>SBB</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Motion</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

Ackermann, Marco  
Baltisser, Lena  
Benteli, Marianne  
Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Motion, 1990 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Organisation	1
Bundesverwaltung - Personal	1
Parlamentsmandat	2
<b>Wirtschaft</b>	3
Wirtschaftspolitik	3
Wirtschaftsordnung	3
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	4
Energie	4
Alternativenergien	4
Verkehr und Kommunikation	4
Eisenbahn	6
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	11
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	12
Kultur, Sprache, Kirchen	12
Archive, Bibliotheken, Museen	12

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>AHV</b>	Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>GPK</b>	Die Geschäftsprüfungskommissionen
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>GPK-SR</b>	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EnG</b>	Energiegesetz
<b>StromVG</b>	Stromversorgungsgesetz
<b>STEP</b>	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
<b>RVOG</b>	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz
<b>WBK-NR</b>	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>AVS</b>	Assurance-vieillesse et survivants
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CdG</b>	Les Commissions de gestion
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CDG-CE</b>	Commission de gestion du Conseil des Etats
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>LEne</b>	Loi sur l'énergie
<b>LApEI</b>	Loi sur l'approvisionnement en électricité
<b>PRODES</b>	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
<b>LOGA</b>	Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration
<b>CSEC-CN</b>	Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesverwaltung – Organisation

MOTION  
DATUM: 22.03.2019  
MARC BÜHLMANN

Ohne Diskussion lehnte der Nationalrat in der Frühjahrsession 2019 eine Motion von Hans-Ueli Vogt (svp, ZH) ab, die mehr Transparenz bei **öffentlichen Übernahmen** durch Staatsunternehmen und staatsnahe Betriebe gefordert hätte. Der Zürcher wollte deutlichere Bestimmungen für jene Fälle einführen, in denen die Übernahme eines vormals privaten Unternehmens zu einer Verstaatlichung führen könnte. Öffentlichkeit und Markt seien momentan diesbezüglich zu wenig gut informiert, argumentierte er. Der Bundesrat wies in seiner Antwort darauf hin, dass das geltende Recht die von der Motion geforderte Informationspflicht bereits vorsehe und deshalb kein Handlungsbedarf bestehe.<sup>1</sup>

#### Bundesverwaltung – Personal

MOTION  
DATUM: 27.02.2017  
MARC BÜHLMANN

Mit 103 zu 83 Stimmen lehnte der Nationalrat eine Motion Golay (mcg, GE) ab, die quasi einen **Inländervorrang in der Bundesverwaltung** gefordert hätte. Golay argumentierte, dass trotz 150'946 Arbeitslosen und 206'138 Stellensuchenden (Zahlen des Seco vom Januar 2015) zahlreiche Grenzgängerinnen und Grenzgänger in bundesnahen Betrieben (SBB, Post) beschäftigt seien. Insbesondere in Grenzkantonen könnten mit einer besonderen Berücksichtigung von Schweizerinnen und Schweizern die Sozialkosten gesenkt werden – so der Genfer in der Begründung seines Vorstosses.

In der Ratsdebatte wies Bundesrat Ueli Maurer darauf hin, dass mit der Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative bereits Schritte in die geforderte Richtung unternommen worden seien. Die Motion sei zudem aus zwei Gründen nicht erfüllbar. Erstens sei sie nicht kompatibel mit dem Personenfreizügigkeitsabkommen mit der EU und zweitens habe der Bundesrat gar keinen Einfluss auf die bundesnahen Betriebe. Er können diesen keine Vorschriften hinsichtlich ihrer Anstellungspolitik machen. Ob dieser Argumentation erstaunt die dennoch relativ starke Unterstützung der Motion, die nicht nur alle Mitglieder der SVP-Fraktion, sondern auch eine Zweidrittelmehrheit der CVP-Fraktion hinter sich scharen konnte. Die Stimmen der mit Ausnahme der FDP geschlossenen anderen Fraktionen reichten allerdings aus, um die Idee zu versenken.<sup>2</sup>

MOTION  
DATUM: 13.06.2019  
MARC BÜHLMANN

Die Bundesverwaltung ist ab und zu Spielfeld oder Labor für arbeitsrechtliche Forderungen, die gesamtgesellschaftlich diskutiert werden, politisch aber keine Mehrheiten finden. Eine recht virulent diskutierte Forderung ist das Pensionsalter (vgl. dazu z.B. die Diskussionen bei der STAF). In seiner Motion machte Martin Schmid (fdp, GR) eben dieses **Rentenalter in der Bundesverwaltung** zum Thema. Im Sinne der Gleichstellung – Schmid verwies in der Debatte auf den anstehenden Frauenstreiktag – forderte er, dass beim Bund oder in bundesnahen Betrieben angestellte Frauen das Recht hätten, nach ihrem offiziellen Pensionsalter von 64 Jahren eine Weiterbeschäftigung zu beantragen. Dieses Recht bestehe heute nicht, was eine Diskriminierung darstelle. Darüber hinaus sei allen Angestellten ein Recht auf Weiterbeschäftigung bis zum 67. Altersjahr einzuräumen, sofern dies von ihnen gewünscht werde und im Interesse des Arbeitgebers sei. Dies sei auch in Anbetracht der Diskussion um den Fachkräftemangel wichtig.

Bundespräsident Ueli Maurer – in seinem Votum wies Martin Schmid «spasseshalber» darauf hin, dass dieser aufgrund seines Alters mit der heute geltenden Regelung als Angestellter gar nicht mehr hier sein dürfte – betrachtete die Motion als bereits erfüllt. Die Diskriminierung habe der Bundesrat bemerkt und werde die Personalverordnung entsprechend anpassen. Bei der Bundesverwaltung sei es zudem möglich, auf Wunsch bis ins 70. Altersjahr weiterzuarbeiten. Die geltende Regelung gehe also sogar über die Forderungen der Motion hinaus. Allerdings gab Maurer zu, dass es durchaus Verbesserungsmöglichkeiten gebe. So müsste etwa vermehrt das Gespräch mit Mitarbeitenden vor der Pensionierung gesucht werden, damit eine Weiterbeschäftigung gefördert werden könnte. In seinem Departement könne sich mehr als ein Drittel der Angestellten vorstellen, länger zu arbeiten. Zudem müssten die gesetzlichen Vorlagen geändert werden, die verlangten, dass jemand nach dem Pensionsalter einen neuen Vertrag erhalten müsse. Dies gelte allerdings nur für die zentrale Verwaltung. Für

bundesnahe Betriebe und vom Bund subventionierte Unternehmen sei der Bundesrat nicht zuständig; er könne aber auf Änderungen hinwirken. Der Bundesrat arbeite an der geforderten Flexibilisierung der Weiterbeschäftigungsmöglichkeiten, weshalb die Motion nicht nötig sei. Die kleine Kammer sah dies allerdings anders und folgte wohl auch dem Argument von Martin Schmid, die Annahme der Motion könne auch als Signal verstanden werden, dass es hier nicht nur in der zentralen Bundesverwaltung Anpassungen brauche: Der Vorstoss wurde mit 29 zu 5 Stimmen an den Nationalrat überwiesen.<sup>3</sup>

#### MOTION

DATUM: 18.12.2019  
MARC BÜHLMANN

Der Nationalrat machte Ende der Wintersession 2019 kurzen Prozess mit der Motion Schmid (fdp, GR) und versenkte sie diskussionslos. Die SPK-NR hatte dies mit 19 zu 1 Stimmen entsprechend empfohlen, genauso wie bereits der Bundesrat. Der Vorstoss hätte verlangt, dass eine **Weiterbeschäftigung in der Bundesverwaltung auch nach Erreichen des Rentenalters** bis 67 möglich sein soll, sofern dies von der Mitarbeiterin oder dem Mitarbeiter gewünscht wird. In der Begründung für ihre Ablehnung betonte die SPK-NR, dass bereits heute die Möglichkeit für eine Weiterbeschäftigung bis zum 70. Altersjahr bestehe, wenn sowohl Arbeitgeber wie auch Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer einverstanden seien. Zudem sei das Bundespersonalrecht angepasst worden: Mitarbeiterinnen hätten neu das Recht, nach Erreichen des AHV-Alters bis zum 65. Altersjahr weiterzuarbeiten – ohne dass eine Einwilligung des Arbeitgebers nötig ist. Diese Diskriminierung war ein Stein des Anstosses für die Motion Schmid gewesen, die wohl auch vor dem Hintergrund des damals anstehenden Frauenstreiktags vom Ständerat angenommen worden war. Ein weiterer Punkt für die ablehnende Haltung der SPK-NR war der Umstand, dass es Sache des Arbeitgebers sei, Anstellungsbedingungen zu regeln.<sup>4</sup>

#### Parlamentsmandat

#### MOTION

DATUM: 28.05.2018  
MARC BÜHLMANN

Wie schon die Motion Reimann (svp, SG) in der Frühlingssession 2018 fand auch das ähnliche Anliegen von Irène Kälin (gp, AG), den Parlamentarierinnen und Parlamentariern sei nicht mehr wie bisher ein **Generalabonnement** (GA) erster, sondern neu zweiter Klasse zu bezahlen, im Rat keine nennenswerte Unterstützung. Ein GA erster Klasse sei ein unnötiger Luxus, begründete die Neo-Parlamentarierin in der Ratsdebatte. Sie könne zudem der Begründung für die ablehnende Haltung des Büros nichts abgewinnen. Freilich sei es so, dass Ratsmitglieder während ihrer Zugfahrt arbeiteten und es sei auch so, dass der Lärmpegel und die dichtere Belegung dies in der zweiten Klasse schwieriger machten. Es gebe aber zahlreiche Pendlerinnen und Pendler, für die dies ebenfalls der Fall sei und die sich ein GA erster Klasse nicht leisten könnten. Edith Graf-Litscher (sp, TG) führte für das Büro aus, dass auch zu berücksichtigen sei, dass die Reise von Bern für viele Ratsmitglieder lange dauere und man jene mit langer Strecke eher benachteiligen würde. Nur weil einzelne Abgeordnete eine kürzere und ruhigere Reisedecke hätten oder den Zug nicht als Arbeitsort nutzten, sollten andere, die möglichst ungestört und konzentriert arbeiten wollten, nicht eingeschränkt werden. Im Ratsreglement sei vermerkt, dass Parlamentarierinnen und Parlamentarier entweder ein GA erster Klasse oder einen entsprechenden Pauschalbetrag erhalten. Es sei jedem Nationalrat und jeder Nationalrätin freigestellt, diesen Pauschalbetrag zu beziehen und damit ein GA zweiter Klasse zu erstehen. Den 141 Gegenstimmen standen lediglich 31 befürwortende Stimmen gegenüber, die mit 28 Stimmen überwiegend aus der SVP-Fraktion stammten. Diese Zahl entspricht zwar der Zustimmung zur Motion Reimann, innerhalb des SVP-Lagers gab es aber einige Positionswechsel in der Frage.<sup>5</sup>

## Wirtschaft

### Wirtschaftspolitik

#### Wirtschaftsordnung

#### MOTION

DATUM: 11.03.2019  
GUILLAUME ZUMOFEN

Après s'être penchée étroitement sur l'affaire CarPostal, la Commission de gestion du Conseil des Etats (CdG-CE) a déposé une **motion** qui vise la création d'une **délégation du Conseil fédéral consacrée aux entreprises proches de la Confédération**. La CdG-CE s'appuie sur l'article 23 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA) pour justifier la création d'une telle délégation. Elle a estimé que seul le Conseil fédéral disposerait d'une vision politique et économique à 360° nécessaire pour renforcer la surveillance et la gouvernance de ces entreprises.

De son côté, le Conseil fédéral a préconisé le rejet de la motion. Il a précisé que la délégation «Energie, environnement et infrastructure» permettait déjà de répondre à l'objectif de la motion de la CdG-CE.

Lors du vote à la chambre haute, la motion a été traitée en parallèle du bilan sur l'affaire CarPostal. Elle a été rejetée par 34 voix contre 6 et 2 abstentions.<sup>6</sup>

#### MOTION

DATUM: 19.06.2020  
GUILLAUME ZUMOFEN

Une **motion** déposée par Thomas Hardegger (ps, ZH), puis reprise par Mattea Meyer (ps, ZH) a été **classée**, faute d'examen dans le délai imparti. L'objectif de cette motion était d'**adapter les objectifs stratégiques des entreprises dont la Confédération est l'actionnaire principal**: La Poste SA, CFF et Swisscom. Pour être précis, la motion visait la suppression des objectifs de rendement et la création d'une base légale pour élargir le rôle du Parlement dans la définition de l'offre de prestations de base.

Le Conseil fédéral s'était opposé à l'objet. Il est intéressant de préciser que la motion a été classée malgré les 54 signatures qui l'accompagnaient.

#### MOTION

DATUM: 22.09.2021  
MARCO ACKERMANN

Im September 2021 hiess der Nationalrat als Erstrat mit 95 zu 86 Stimmen bei 3 Enthaltungen eine Motion der **FDP-Fraktion zur Klärung der Verantwortlichkeiten in der Führung bundesnaher Betriebe** gut. Die Fraktion verlangte, dass der Bundesrat erstens das Vorgehen bei der Wahl des Verwaltungsrats festlegt, zweitens verschiedenste Zuständigkeiten bei Aufgaben wie jene für die Definition der Unternehmensziele und der Eignerstrategie beschliesst und drittens rechtliche Grundlagen zum Umgang mit Interessenskonflikten definiert. Die Fraktion berief sich bei der Forderung auf Empfehlungen der OECD aus dem Jahr 2015 betreffend die sogenannte Good-Governance staatsnaher Betriebe, welche der Bundesrat mit der Gesetzesanpassung weitestgehend umsetzen soll. Wie Peter Schilliger (fdp, LU) im Rat ausführte, nehme der Bund bei der Führung bundesnaher Betriebe mehrfache Rollen als Eigner, Auftraggeber, Regulator und gegenüber der Bevölkerung als Treuhänder wahr, weshalb Interessenskonflikte aufträten, die ein transparentes Management verlangten. Als Beispiel fügte die FDP-Fraktion die Wahl von Ex-SP-Präsident und Ex-Ständerat Christian Levrat (sp, FR) zum Verwaltungsratspräsident der Post AG durch SP-Bundesrätin Simonetta Sommaruga im Frühjahr 2021 an, wo ein Interessenskonflikt im Raum gestanden habe.

Finanzminister Ueli Maurer vertrat im Rat die Meinung des Bundesrates, wonach kein zusätzliches, spezielles Gesetz nötig sei, da die Vielfalt bei den bundesnahen Betrieben gross sei. Folglich sei es zielführender, die Oberaufsichtsfunktion des Parlaments in den zuständigen Subkommissionen der GPK spezifisch zu verbessern. Maurer verwies zudem auf den von Expertinnen und Experten erstellten Corporate Governance Bericht von 2019 sowie auf den Bericht zum Postulat Abate (fdp, TI), welcher dem Bund in der Oberaufsicht gute Noten erteilt hatte und in dem keine grösseren Massnahmen als erforderlich erachtet worden waren. Betreffend den Vorwurf des Interessenskonflikts im Fall Levrat erklärte Maurer, dass der höchste Posten bei der Post AG viel politisches Fingerspitzengefühl verlange, weshalb der SP-Magistrat als gut geeignet erachtet worden sei. Während die geschlossen stimmenden Fraktionen der SP und der Grünen zusammen mit einer Mehrheit der Mitte-Fraktion dem Bundesrat folgten, setzten sich die Fraktionen der FDP, der GLP und der SVP knapp durch und sorgten für Annahme der Motion.<sup>7</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.09.2022  
MARCO ACKERMANN

Entgegen der Meinung des Nationalrats wollte der **Ständerat** im Herbst 2022 von der **Präzisierung rechtlicher Vorgaben beim Management bundesnaher Betriebe** absehen. Auf Antrag einer knappen Mehrheit der KVF-SR lehnte der Ständerat mit 18 zu 15 Stimmen eine Motion der FDP-Fraktion ab, die striktere Vorgaben für bundesnahe Betriebe betreffend die Wahl der Verwaltungsräte, die Erarbeitung der Unternehmensziele und der Eignerstrategien sowie den Umgang mit Interessenskonflikten forderte. Eine Mehrheit der Kommission unter Sprecher Charles Juillard (mitte, JU) argumentierte, dass die geltenden Praktiken grösstenteils – mit Ausnahme der Wahl der Verwaltungsräte – bereits mit den angesprochenen OECD-Leitsätzen konform seien und die Motion damit Makulatur sei. Die Mehrheit erachtete es nicht als zielführend, standardisierte Auswahl- und Wahlverfahren bei den Verwaltungsräten vorzuschreiben, da sich die Unternehmen des Bundes stark voneinander unterscheiden würden. Die unterlegene Minderheit Dittli (fdp, UR) hätte hingegen auch in diesem Bereich die OECD-Leitsätze zur Good Governance übernehmen, damit die Prozesse standardisieren und an der Motion festhalten wollen.<sup>8</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Alternativenergien

**MOTION**  
DATUM: 02.06.2022  
GUILLAUME ZUMOFEN

A la suite du rapport sur le postulat 20.3616, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CE) a déposé une motion pour l'**installation de panneaux photovoltaïques sur les murs antibruit, les façades, les toits et les couvertures d'infrastructures existantes des CFF et de l'Office fédéral des routes (OFROU)**.

Le Conseil fédéral a proposé l'adoption de la motion. Il estime qu'il est nécessaire d'exploiter au maximum le potentiel de l'énergie solaire sur les installations existantes.

La **motion** a été **adoptée** en chambre par 138 voix contre 48 et 1 abstention. Le débat a donné lieu à un vif échange entre le groupe UDC, d'un côté, et les rapporteuses de la CEATE-CE, Christine Bulliard-Marbach (centre, FR) et Martina Munz (ps, SH), ainsi que la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga. Pour être précis, l'UDC a critiqué une ingérence dans les budgets des CFF et de l'OFROU, indiquant que certaines dépenses urgentes et nécessaires ne pourraient pas être réalisées car le budget serait réaffecté à l'installation de panneaux solaires. A l'opposé, les partisans et partisanes de la motion ont pointé du doigt l'urgence d'exploiter au maximum les possibilités d'installations photovoltaïques afin de garantir l'approvisionnement énergétique et de répondre au défi climatique.<sup>9</sup>

**MOTION**  
DATUM: 06.12.2022  
GUILLAUME ZUMOFEN

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-CE) a recommandé le rejet de la motion de sa commission sœur (CEATE-CN). En effet, elle considère que les **conditions-cadres pour l'installation de panneaux solaires sur les infrastructures de la Confédération** ont été réglées dans la loi urgente sur l'énergie (LEne; Iv.pa. 21.501) et la loi fédérale sur l'approvisionnement en électricité sûr reposant sur des énergies renouvelables (LApE; MCF 21.047). Les sénateurs et sénatrices se sont alignées sur la recommandation de la CEATE-CE. Elles ont **rejeté** tacitement la **motion**.<sup>10</sup>

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

**MOTION**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Hadorn (sp, SO) „**den McKinsey-Express bei den SBB stoppen**.“ Hadorn sah im Railfit-Programm der SBB, welches unter Beizug der Unternehmensberatung McKinsey ausgearbeitet worden war, einen unannehmbaren Abbau im Service public und einen inakzeptablen Personalabbau. Er verlangte vom Bundesrat deshalb Massnahmen, um das Railfit-Programm zu stoppen. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die aktuellen, grossen Veränderungen am Mobilitätsmarkt und hielt fest, dass der Bund nicht in die operative Führung der SBB eingreife. Der Nationalrat lehnte die Motion im Februar 2018 mit 135 gegen 58 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.<sup>11</sup>

**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 Frühjahrssession 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).<sup>12</sup>

**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.<sup>13</sup>

## Eisenbahn

### MOTION

DATUM: 18.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La contestation contre divers projets élaborés dans le cadre de Rail 2000 s'est poursuivie**, de nombreuses variantes étant suggérées afin, notamment, de ménager l'environnement. Le tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) fut particulièrement sur la sellette puisqu'il fut l'objet des motions Luder (udc, BE) (89.434) et Wiederkehr (adi, ZH) (89.422) dont les dispositions enjoignent au Conseil fédéral de veiller à ce que les CFF traitent sur un plan d'égalité les propositions des cantons et organisations concernés avec la leur propre et que le parlement puisse se prononcer sur les surcoûts occasionnés par le choix d'un tracé correspondant aux vœux de ces régions. Ces textes ont été transmis comme postulats par le Conseil national.<sup>14</sup>

### MOTION

DATUM: 05.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

Afin de remédier à cette situation difficile sur le plan financier, **les CFF ont pris diverses mesures et, en premier lieu, ont décidé d'une nouvelle augmentation de leurs tarifs qui interviendra le 1er mai 1991**. Celle-ci devrait apporter un gain de 119,1 millions de francs à la régie et s'attache surtout à compenser le renchérissement. Dans un premier temps, cette hausse avait été envisagée à 10,6% en moyenne. Mais l'intention du gouvernement de réduire ses subventions, notamment en ce qui concerne l'abonnement demi-tarif, a poussé les CFF à fixer cette augmentation à 12,2%. Les motions Bührer (ps, SH) (90.596) et Eggenberg (ps, BE) (90.643), transmises comme postulats, ont demandé au Conseil fédéral de proposer au parlement un crédit permettant de maintenir le principe de la réduction accordée aux abonnements précités. Par ailleurs, la grande chambre a accepté le postulat Bürgi (pdc, SZ) (90.434) envisageant la prise en charge par la Confédération du supplément dont doivent s'acquitter les groupes de handicapés voyageant dans des voitures spécialement équipées.<sup>15</sup>

### MOTION

DATUM: 11.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Deux interventions parlementaires ont eu pour préoccupation la sécurité du personnel et des voyageurs**. La motion Béguelin (ps, VD) (90.642), transmise comme postulat par le Conseil national, a demandé au gouvernement de mettre des crédits à disposition des CFF pour leur permettre de moderniser leurs installations de sécurité. Le Conseil des Etats a, quant à lui, accepté le postulat Delalay (pdc, VS) (90.438). Motivé par le grave accident survenu en gare de Saxon (VS), il demande à la régie fédérale de présenter un rapport sur les investissements réalisés en matière de sécurité durant les dix dernières années et ceux prévus à moyen et long terme.<sup>16</sup>

### MOTION

DATUM: 03.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les cantons romands, de Berne et de Bâle ont présenté un projet commun de traversée alpine**; compte tenu du délai de construction de la NLFA, ils ont suggéré, afin de raccourcir le temps de trajet sur les axes Bâle-Berne-Milan, ainsi que Genève-Milan, l'utilisation de rames de type Pendolino sur les axes du Simplon et du Lötschberg. Selon eux, l'inclinaison de ces trains dans les courbes s'adapterait parfaitement au réseau sinueux des lignes alpines. Une telle proposition a été relayée au parlement par le biais de la motion Martin (prd, VD) (90.514), transmise comme postulat par le Conseil national, et par le postulat Vollmer (ps, BE) (90.390), accepté par la même chambre.<sup>17</sup>

### MOTION

DATUM: 16.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a rejeté une **Motion** du PRD chargeant le Conseil fédéral de présenter aux Chambres un **projet concernant la deuxième étape de la réforme des chemins de fer**. Celui-ci devait comprendre le remplacement des CFF par des unités juridiquement indépendantes de droit privé, le détachement de secteurs de prestations annexes et finalement l'engagement du personnel conformément aux dispositions du code des obligations. S'en tenant aux statuts juridiques des CFF (société anonyme de droit public) et des employés (soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral), décidés en 1998 par le parlement, les députés ont rejeté l'objet par 73 voix contre 50.<sup>18</sup>

**MOTION**  
DATUM: 29.12.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée « actions grands frères ». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004. (Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.<sup>19</sup>

**MOTION**  
DATUM: 11.06.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé, par 96 voix contre 94, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de présenter un message additionnel relatif à la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2009 et 2010 comprenant des **investissements pour les infrastructures de l'ancienne régie** et le développement du réseau à hauteur d'un milliard de francs environ au titre de la relance conjoncturelle. Constatant que l'objectif visé par la motion était partiellement atteint avec la mise en œuvre de la deuxième phase des mesures de stabilisation de l'économie, la CTT-CE a en outre jugé prioritaire l'affectation des ressources disponibles à la réalisation des projets déjà arrêtés. Suivant sa commission et à l'inverse de la chambre basse, les sénateurs ont rejeté la motion. Le Conseil national a en outre rejeté, par 121 voix contre 67, une motion Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (08.4028) allant dans le même sens.<sup>20</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit den Beratungen über die Sanierungsvorlage für die SBB-Pensionskasse reichte die nationalrätliche Finanzkommission (FK-NR) eine Motion ein. Darin verlangte sie die Schaffung von gesetzlichen Grundlagen, die ähnlich gelagerte **Sanierungsfälle bundesnaher Betriebe** künftig verhindern sollen. Der Bundesrat lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass bei allfälligen neuen Anträgen auf Bundeshilfen an Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe in jedem Fall eine formell-gesetzliche Grundlage nötig und die Mitsprache des Parlaments dadurch gesichert sei. Der Nationalrat überwies die Motion allerdings gegen die geschlossen stimmenden Grünen und Sozialdemokraten mit 115 zu 63 Stimmen. Die Kleine Kammer folgte jedoch im Herbst ihrer FK, welche die Motion einstimmig bei einer Enthaltung zur Ablehnung empfohlen hatte.<sup>21</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.<sup>22</sup>

**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>23</sup>

**MOTION**  
DATUM: 03.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion «**Kein Stopp der Immobilienprojekte der SBB, damit dem Bund und der Wirtschaft keine zukunftsweisenden und rentablen Projekte entgehen**» der FK-SR in der Sommersession 2021 stillschweigend ab. Zuvor hatte die vorberatende FK-NR im Mai 2021 mitgeteilt, dass sie das Anliegen der Motion als bereits erfüllt ansehe.<sup>24</sup>

**MOTION**  
DATUM: 15.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR und die KVF-SR reichten im April respektive im Mai 2021 je eine identische **Motion zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** ein (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). Mit dem geforderten Nachtragskredit sollen die pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr abgemildert werden, stelle Letzterer doch trotz gesunkener Nachfrage «sein systemrelevantes Angebot im Binnenverkehr weiterhin zur Verfügung». Die beiden Motionen ergänzten die Motionen 21.3459 und 21.3593, die eine finanzielle Unterstützung für den Orts-, den touristischen sowie den Fernverkehr forderten und ebenfalls von den beiden Kommissionen eingereicht worden waren.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden Motionen zum Schienengüterverkehr. Der Ständerat nahm die Motion in der Sommersession 2021 stillschweigend an, nachdem Kommissionssprecher Zopfi (gp, GL) dargelegt hatte, dass im Schienengüterverkehr eine Verminderung des Angebots erfolgen könnte, wenn dieser Nachtragskredit nicht genehmigt würde. Dies wiederum könne zu Problemen bei der verladenden Wirtschaft führen. In derselben Session befasste sich auch der Nationalrat mit dem Vorstoss. Eine Minderheit der KVF-NR beantragte, die Motion abzulehnen. Benjamin Giezendanner (svp, AG) kritisierte im Namen der Minderheit, dass mit diesen Vorstössen der Güterverkehr subventioniert werden soll. Es sei falsch, Strukturert halt zu betreiben und SBB Cargo auf Kosten der Steuerzahlenden wettbewerbsfähig zu machen. Mit dieser Argumentation vermochte Giezendanner jedoch kaum über die SVP-Grenzen hinaus zu überzeugen. Die Motion wurde mit 132 zu 52 Stimmen – bei 3 Enthaltungen – angenommen.<sup>25</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 forderte Aline Trede (gp, BE) ein **Konzept zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene**. Trede argumentierte, dass die SBB den Ausbau aus Gründen des Klimaschutzes vorantreiben müssten. Der geforderte Plan solle insbesondere zu den Direktverbindungen in die umliegenden europäischen Städte, zu den Nachtzügen sowie zur Erschliessung der grenznahen Agglomerationen Auskunft geben. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er zeigte sich bereit, ein entsprechendes Konzept vorzulegen, und wollte dabei auch aufzeigen, wie sich eine allfällige Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr auswirken würde. Nachdem Thomas Hurter (svp, SH) die Motion bekämpft hatte, wurde sie in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt. Dort argumentierte Hurter, dass die Motion überholt sei, da die SBB bereits im Rahmen der strategischen Ziele 2019-2022 die Zielvorgabe erhalten hätten, den internationalen Personenverkehr auszubauen. Zudem sei auch nicht klar, wer diesen Ausbau, der nicht kostendeckend sei, bezahlen solle. Der Nationalrat folgte Hurters Argumentation indessen nicht und nahm die Motion mit 107 zu 77 bei 7 Enthaltungen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion, von der Mehrheit der FDP.Liberalen-Fraktion sowie von einigen wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.<sup>26</sup>

**MOTION**  
DATUM: 02.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auf Antrag der vorberatenden KVF-SR stimmte in der Wintersession 2021 auch der **Ständerat** der Motion Trede (gp, BE) zu, welche die Erarbeitung eines **Konzepts zur längerfristigen Steigerung des Angebots von Verbindungen des internationalen Schienenpersonenverkehrs** verlangte. Wie Kommissionssprecherin Häberli-Koller (mitte, TG) im Rat ausführte, teilte die Kommissionmehrheit die Auffassung, dass das Angebot im internationalen Schienenpersonenverkehr ausgebaut werden solle, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätsbereich weiter zu senken.<sup>27</sup>

**MOTION**  
DATUM: 07.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In Zusammenhang mit der Beratung des zweiten Massnahmenpakets zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise wurden in der Wintersession 2021 zwei identische **Motionen der KVF-SR sowie der KVF-NR zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** abgeschrieben (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594).<sup>28</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FK-SR reichte im Januar 2022 eine **Motion** ein, mit welcher sie den **SBB eine Finanzhilfe gewähren** wollte, damit diese ihre Investitionen trotz der Covid-19-Krise wie geplant tätigen kann. Die Kommission führte aus, dass die SBB stark von der Covid-19-Krise getroffen worden seien. Für 2021 und 2022 müsse mit grossen Defiziten gerechnet werden, obwohl bereits Finanzhilfen gewährt wurden. Diese Defizite stellten die Zukunft der SBB in Frage. Der Bundesrat müsse auch in diesen Krisenzeiten an den bereits geplanten Investitionen festhalten; langfristig seien diese von grossem Nutzen. Konkret müsse er die Finanzierung der Eisenbahnprojekte und -studien gemäss der im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 festgehaltenen Planung garantieren. Die Kommission spielte damit auf den Entscheid des Bundesrates an, unter anderem den geplanten Ausbau der Infrastruktur zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion; er vertrat die Ansicht, dass die gemäss STEP-Ausbauschritt 2035 geplanten Investitionen nicht gefährdet seien. Zwar werde im BIF aufgrund der tieferen Trassenpreise etwas weniger Geld zur Verfügung stehen, der Bundesrat sei aber bereits daran, Ausgleichsmassnahmen zu erarbeiten. Mitte 2022 werde er die Vernehmlassung zu den notwendigen Gesetzesrevisionen starten.

In der Frühjahrsession 2022 wurde die Motion im Ständerat behandelt. Nachdem Johanna Gapany (fdp, FR) den Vorstoss vorgestellt hatte, erläuterte Peter Hegglin (mitte, ZG), weshalb seine Minderheit die Motion ablehnte. Er betonte, dass die SBB in die Erarbeitung der Beschlüsse des Bundesrates miteinbezogen worden seien und diese mitgetragen hätten. Nun gelte es, diese Beschlüsse umzusetzen; nur dadurch werde sich die finanzielle Lage der SBB längerfristig stabilisieren. Bei Annahme der Motion würde zwar die Verschuldung der SBB gesenkt, dies habe aber keine positiven Auswirkungen auf die «Gesundung der laufenden Rechnung, die weiterhin über Jahre stark negativ wäre». Nach einer intensiv geführten Diskussion nahm die kleine Kammer die Motion mit 27 zu 12 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP- und der Mitte-Fraktion.<sup>29</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.06.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit der Motion der FK-SR nach einer **Finanzhilfe für die SBB**. Peter Schilliger (fdp, LU) beantragte im Namen der Mehrheit der FK-NR, die Motion abzulehnen. Ein erster Grund für die Ablehnung liege darin, dass die SBB keine sofortige Finanzspritze benötigten. Zweitens habe der Bundesrat zugesichert, dass die SBB ihre Nettoverschuldung bis ins Jahr 2030 aufgrund einer bundesrätlichen Vorlage zur Stärkung der Handlungsfähigkeit der SBB ausgleichen könnten. Schliesslich ziele diese Motion auf die Finanzen des BIF ab, dieser sei aber nicht dasselbe wie die SBB. Auch der Kommission sei es ein wichtiges Anliegen, dass die ausreichende finanzielle Ausstattung des BIF gesichert sei. Der Bundesrat habe indes bestätigt, dass «die Vergünstigung der Trassenpreise durch Direkteinlagen vom Bund in den Fonds voll kompensiert» würde. Felix Wettstein (gp, SO) bat den Rat im Namen der Kommissionsminderheit um Annahme der Motion. Diverse Infrastrukturprojekte seien aufgrund der Pläne des Bundesrates gefährdet; damit werde der Handlungsspielraum der SBB zu stark eingeengt. Finanzminister Maurer wiederum argumentierte, dass die Motion der FK-SR auf einem Missverständnis beruhe. Wie bereits von Peter Schilliger ausgeführt, dürfe man die SBB und die Infrastruktur nicht miteinander vermischen. Auch habe der Sprecher der Kommissionsmehrheit richtig ausgeführt, dass die fehlenden Gelder im BIF ausgeglichen würden. Maurer versicherte dem Rat, dass der STEP-Ausbauschritt 2035 vollumfänglich realisiert werde. Die Worte des Finanzministers vermochten den Rat jedoch nicht zu überzeugen; mit 115 zu 64 Stimmen bei 7 Enthaltungen nahm er die Motion an. Gegen den Vorstoss votierten die SVP-Fraktion, etwa die Hälfte der FDP.Liberalen-Fraktion sowie einzelne Mitglieder der Mitte-Fraktion.<sup>30</sup>

**MOTION**  
DATUM: 19.12.2023  
LENA BALTISSE

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-Ausbauschnitt 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 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 Röstli 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 Röstli 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 Röstlis 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**.<sup>31</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

**MOTION**  
DATUM: 13.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.<sup>32</sup>

**MOTION**  
DATUM: 13.09.2017  
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-NR bezüglich eines **Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen**, welche im Juni 2017 im Nationalrat angenommen worden war, fand auch im Ständerat eine Mehrheit. Zwar wollte eine Mehrheit der KVF-SR die Motion ablehnen, doch eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) beantragte die Annahme und konnte sich in der Debatte mit 28 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) durchsetzen.<sup>33</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat stimmten im Herbst 2020 der Abschreibung der Motion **<Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen>** der WBK-NR zu. In Erfüllung der Motion hatte die damalige UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard den SBB einen Brief geschrieben, in welchem sie die Bundesbahnen dazu aufforderte, mit den vom Moratorium betroffenen Drittverkaufsstellen neue Verträge abzuschliessen. Diese Regelung galt für die Dauer des Moratoriums bis Ende 2020. Über die Umsetzung dieses Moratoriums seitens SBB werde selbige spätestens bis 2021 berichten, erklärte der Bundesrat.<sup>34</sup>

# Bildung, Kultur und Medien

## Kultur, Sprache, Kirchen

### Archive, Bibliotheken, Museen

**MOTION**  
DATUM: 16.12.2002  
MARIANNE BENTELI

Obgleich es das meistbesuchte Museum der Schweiz ist, kämpft das Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern **seit Jahren mit finanziellen Problemen**. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Gründungsmitglieder und Hauptträger Post, Swisscom, SBB und Swissair aus dem bisherigen Engagement mit jährlichen Pauschalbeiträgen lösen und das Museum nur noch punktuell unterstützen wollen. Angesichts dieser Sachlage und der angestrebten Neuordnung im Bereich Landesmuseum verlangte der Trägerverein, das **VHS dem Landesmuseum zu unterstellen**. Dieses Anliegen nahm Nationalrat Widmer (sp, LU) mit einer von 133 Abgeordneten unterzeichneten Motion auf. Das VHS doppelte mit einem Gesuch an das EDI nach und ersuchte gleichzeitig darum, den bis Ende 2003 befristeten Leistungsauftrag zu verlängern. Der Bundesrat antwortete ausweichend. Er zeigte sich bereit, den Leistungsauftrag zu erstrecken; beim Anschluss ans Schweizer Landes Museum winkte er mit der Begründung ab, dieses könne mit seinen momentanen Ressourcen keine weiteren operativen Aufgaben übernehmen. Zu einer früheren Motion Widmer mit ähnlicher Thematik siehe hier.<sup>35</sup>

- 
- 1) AB NR, 2019, S. 584
  - 2) AB NR, 2017, S. 19 f.
  - 3) AB SR, 2019, S. 424 f.
  - 4) AB NR, 2019, S. 2361; Bericht SPK-NR vom 8.11.19
  - 5) AB NR, 2018, S. 604 f.; AZ, 25.1., 26.1.18; TA, 9.3.18; AZ, 31.5.18
  - 6) BO CE, 2020, pp.137; TA, 12.3.20
  - 7) AB NR, 2021, S. 1820 ff.
  - 8) AB SR, 2022, S. 711 f.; Bericht KVF-SR vom 16.8.22
  - 9) BO CN, 2022, pp.891 s.; Communiqué de presse CEATE-CE du 26.04.2022; CdT, LT, Lib, 3.6.22
  - 10) BO CE, 2022, p.1194; Communiqué de presse CEATE-CE du 25.10.22; Rapport CEATE-CE 22.3386 du 24.10.2022
  - 11) AB NR, 2018, S. 61 f.
  - 12) AB SR, 2021, S. 169 ff.
  - 13) AB NR, 2021, S. 2063 ff.
  - 14) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.
  - 15) BO CE, 1990, p.649s.; BO CN, 1990, P.1907s.; BO CN, 1990, p.1268; Bund, 24.3.90; TW et JdG, 26.3.90; BaZ, 28.3.90; presse des 29.8., 30.8. et 14.9.90 ainsi que DP, 1007, 13.9.90.
  - 16) BO CE, 1990, p.290s.; BO CN, 1990, p.1906s.; NZZ, 11.10.90.
  - 17) BO CN, 1990, p.1267; BO CN, 1990, p.1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.
  - 18) BO CN, 1999, p. 1202 s.
  - 19) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.
  - 20) BO CN, 2009, p. 222; BO CE, 2009, p. 672; BO CN, 2009, p. 234.
  - 21) AB NR 2011, S. 183 ff., 194; AB SR, 2011, S. 933.
  - 22) AB NR, 2018, S. 63 f.
  - 23) AB SR, 2021, S. 270 ff.
  - 24) AB NR, 2021, S. 1043; Medienmitteilung FK-NR vom 12.5.21
  - 25) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 631 f.
  - 26) AB NR, 2021, S. 1423 f.
  - 27) AB SR 2021, S. 1190 f.
  - 28) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
  - 29) AB SR, 2022, S. 199 ff.
  - 30) AB NR, 2022, S. 1279 ff.
  - 31) AB SR, 2023, S. 1227 f.; AB SR, 2023, S. 844
  - 32) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
  - 33) AB SR, 2017, S. 593 ff.
  - 34) BBI 2020, 3359
  - 35) NZZ, 25.2., 7.3. und 3.12.02.; Presse vom 24.4.02; LT, 13.5.02; LNN, 9.7.02; Bund, 3.8.02; BaZ, 6.8.02