

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | SBB |
| Akteure | Keine Einschränkung |
| Prozesstypen | Motion |
| 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

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: SBB, Motion, 1990 – 2019. 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 |
| Institutionen und Volksrechte | 1 |
| Bundesverwaltung - Organisation | 1 |
| Bundesverwaltung - Personal | 1 |
| Parlamentsmandat | 2 |
| Wirtschaft | 3 |
| Wirtschaftspolitik | 3 |
| Wirtschaftsordnung | 3 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 3 |
| Verkehr und Kommunikation | 3 |
| Eisenbahn | 3 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 5 |
| Bildung, Kultur und Medien | 6 |
| Kultur, Sprache, Kirchen | 6 |
| Archive, Bibliotheken, Museen | 6 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|---|
| AHV | Alters- und Hinterlassenenversicherung |
| SECO | Staatssekretariat für Wirtschaft |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| FK-NR | Finanzkommission des Nationalrats |
| SPK-NR | Staatspolitische Kommission des Nationalrats |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| GPK-SR | Geschäftsprüfungskommission des Ständerates |
| FK-SR | Finanzkommission des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| EDI | Eidgenössisches Departement des Inneren |
| Büro-NR | Büro des Nationalrates |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| RVOG | Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz |

| | |
|------------------|--|
| AVS | Assurance-vieillesse et survivants |
| SECO | Secrétariat d'Etat à l'économie |
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CdF-CN | Commission des finances du Conseil national |
| CIP-CN | Commission des institutions politiques du Conseil national |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| CDG-CE | Commission de gestion du Conseil des Etats |
| CdF-CE | Commission des finances du Conseil des Etats |
| UE | Union européenne |
| DFI | Département fédéral de l'intérieur |
| Bureau-CN | Bureau du Conseil national |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| LOGA | Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration |

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.¹

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.²

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.³

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.⁴

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.⁵

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.⁶

Infrastruktur und Lebensraum

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.⁷

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.⁸

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 Bühler (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.⁹

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.¹⁰

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 en 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.¹¹

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 50.¹²

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.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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.¹⁸

Bildung, Kultur und Medien

Kultur, Sprache, Kirchen

Archive, Bibliotheken, Museen

MOTION
DATUM: 16.12.2002
MARIANNE BENTELI

Oggleich 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.¹⁹

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, 2018, S. 61 f.

8) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.

9) 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.

10) BO CE, 1990, p.290s.; BO CN, 1990, p.1906s.; NZZ, 11.10.90.

11) BO CN, 1990, p.1267; BO CN, 1990, p.1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.

12) BO CN, 1999, p. 1202 s.

13) 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.

14) BO CN, 2009, p. 222; BO CE, 2009, p. 672; BO CN, 2009, p. 234.

15) AB NR 2011, S. 183 ff., 194; AB SR, 2011, S. 933.

16) AB NR, 2018, S. 63 f.

17) AB NR, 2017, S. 1059 ff.

18) AB SR, 2017, S. 593 ff.

19) 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