

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>von Rotz, Christoph (svp/udc, OW) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 17.04.2024</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

Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Hirter, Hans  
Mosimann, Andrea  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Hirter, Hans; Mosimann, Andrea; Schär, Suzanne 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 2009 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 17.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Organisation	1
Wahlen	1
Eidgenössische Wahlen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Post und Telekommunikation	3
<b>Sozialpolitik</b>	4
Soziale Gruppen	4
Familienpolitik	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAKOM</b>	Bundesamt für Kommunikation
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FDV</b>	Verordnung über Fernmeldedienste

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFCOM</b>	Office fédéral de la communication
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>OST</b>	Ordonnance sur les Services de télécommunication

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Bundesverwaltung – Organisation

**MOTION**  
DATUM: 09.12.2009  
HANS HIRTER

Eine Untersuchung hatte ergeben, dass bei Aufträgen der öffentlichen Hand die Zahlungsdauer im Mittel fast 50 Tage beträgt und damit deutlich höher liegt als bei Privatkunden. Um diese Dauer zu verkürzen hiess der Nationalrat eine Motion von Rotz (svp, OW) gut, welche vertraglich fixierte **Zahlungsfristen** von 30 Tagen für Bauaufträge des Bundes verlangt. Der Ständerat überwies diese Motion in einer von seiner Finanzkommission abgeänderten Version. Diese erweitert einerseits das Anwendungsfeld über die Baubranche hinaus und lässt andererseits bei komplizierten Aufträgen auch längere Zahlungsfristen zu. Motionen von Ständerat Jenny (svp, GL) (09.3207) und der SVP-Fraktion (09.3252) im Nationalrat, die Zahlungsfristen des Bundes für Rechnungen inländischer Lieferanten auf 20 resp. 10 Tage zu reduzieren, fanden hingegen keine Mehrheiten.<sup>1</sup>

### Wahlen

#### Eidgenössische Wahlen

**ANDERES**  
DATUM: 23.10.2011  
MARC BÜHLMANN

Im **Kanton Obwalden** bewarben sich zwei Kandidierende um den mittels Majorzwahl zu bestellenden Nationalratsstz. Der amtierende Christoph von Rotz (svp) wurde von Karl Vogler (csp Obwalden) herausgefordert. Vogler hatte schon bei Einreichung der Kandidatur angekündigt, dass er bei einer allfälligen Wahl der CVP-Fraktion beitreten werde. Dies sicherte ihm die Unterstützung der Christdemokraten. Die CVP hatte ursprünglich selber einen Kandidaten stellen wollen, diesem wurde jedoch von den anderen Parteien signalisiert, dass er aufgrund seines Rechtskurses nicht auf Unterstützung hoffen konnte, worauf er sich zurückzog. Vogler wurde zudem von der SP und der FDP empfohlen, die beide ebenfalls keine Kandidierenden stellten. Die überparteiliche Unterstützung bzw. die Allianz gegen die SVP waren für den Kanton Obwalden eher erstaunlich.

Von Rotz wurde von 43,1% der Wahlberechtigten unterstützt. Dies entsprach zwar im Vergleich zu 2007 einer Zunahme um 10,2 Prozentpunkte, 2007 teilten sich aber die restlichen Stimmen auf CVP, SP und Einzelte auf. 2011 hingegen kamen die gesamten restlichen 56,9% der Stimmen dem überparteilich unterstützten Vogler zu, der den Sitz für die **CSP bzw. die CVP** erobern konnte. Von Rotz war damit abgewählt. Die Ausgangslage mit den beiden Kandidierenden und der erwartete knappe Ausgang trugen dazu bei, dass die Wahlbeteiligung 64,3% betrug (2007: 59,7%). Nicht einmal im Kanton Schaffhausen, in dem aufgrund der Wahlpflicht traditionellerweise die höchste Beteiligung verzeichnet wird, ging ein so hoher Anteil an Wahlberechtigten an die Wahlurne wie im Kanton Obwalden.<sup>2</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne

Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschifffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbillets anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung

des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eignerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.<sup>3</sup>

## Post und Telekommunikation

**MOTION**  
DATUM: 17.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Zeitgemässe technische **Vorschriften für die Arbeitsabläufe bei Notrufen** fordert eine Motion des ehemaligen SVP-Nationalrats von Rotz (svp, OW), welche von Sebastian Frehner (svp, BS) übernommen worden war. Ziel des Vorstosses ist es, die Verordnung über Fernmeldedienste (FDV) an neue technische Möglichkeiten anzupassen. Dabei geht es um die Möglichkeit, Notrufe aus VoIP-Quellen (Internettelefonie) korrekt zu leiten und eine GPS-Ortung von Mobilfunkgeräten zu ermöglichen. Die Blaulichtorganisationen sollen damit auf möglichst umfassende Informationen zum Standort der Notrufabgabe zugreifen können. Überdies soll bei Überlastung einer Notrufzentrale die Weiterleitung des Notrufs an eine zweite, nahe gelegene Notrufzentrale möglich sein. Der Bundesrat beantragte, die Motion abzulehnen und begründete dies damit, dass im Bakom bereits entsprechende Vorarbeiten im Gange seien und dass er bevorzuge, die technologieneutralen Formulierungen in der FDV so zu belassen. Im Nationalrat wurde die Motion im März des Berichtjahres aber deutlich gutgeheissen. Der Ständerat befasste sich in der Sommersession mit der Motion und stimmte einer Änderung seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zu: Die Forderungen sollen unter Vorbehalt der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung internationaler Standards umgesetzt werden. Mit dieser Ergänzung zeigte sich Bundesrätin Leuthard (cvp) einverstanden. In der Folge stimmten beide Kammern dem Geschäft zu.<sup>4</sup>

## Sozialpolitik

### Soziale Gruppen

#### Familienpolitik

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 27.01.2010  
ANDREA MOSIMANN

Im Januar lancierte die SVP eine bereits angekündigte **Volksinitiative für eine steuerliche Besserstellung von Familien, die ihre Kinder selbst betreuen**. Diesen soll mindestens der gleiche Steuerabzug gewährt werden wie Eltern, die ihre Kinder durch Dritte betreuen lassen. Laut der SVP bestraft das geltende Recht nämlich traditionelle Familien. Diese würden wegen der Kinder auf ein Zweiteinkommen verzichten und gleichzeitig mit ihren Steuergeldern die Krippen und Betreuungsangebote für Doppelverdiener-Paare unterstützen. Eine Motion von Rotz (svp, OW), welche ebenfalls eine steuerliche Besserstellung von Familien mit traditioneller Rollenteilung forderte, wurde vom Nationalrat mit 96 zu 64 Stimmen verworfen.<sup>5</sup>

---

1) AB NR, 2009, S. 1250 f. (Rotz) und 1547 (SVP); AB SR, 2009, S. 556 f. (Jenny) und 1267 f.; LT, 28.5.09.

2) BBI, 2011, S. 8267 ff.; NZZ, 6.9.11; BZ, 19.7.11; TA und NLZ, 19.8.11; NZZ, 25.8.11; NLZ, 13.10.11; NZZ, 14.10.11; Presse vom 24.10.11; www.ow.ch; Bundeskanzlei (www.parlament.ch); BFS (BFS.admin.ch; www.politik-stat.ch); Lit. BFS.

3) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B\_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).

4) AB NR, 2013, S. 27 und 1429; AB SR, 2013, S.544 f.

5) BBI, 2010, S. 281 ff.; NZZ und SGT, 27.1.10; AB NR, 2010, S. 927 ff. (Mo. Rotz).