

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Transports et communications</b>
Mot-clés	<b>Sans restriction</b>
Acteurs	<b>Regazzi, Fabio (cvp/pdc, TI) NR/CN</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1989 - 01.01.2019</b>

# Imprimer

## Éditeur

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Contributions de

Bieri, Niklaus

## Citations préféré

Bieri, Niklaus 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, 2013 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 24.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	3
Chemin de fer	5

## Abréviations

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

---

<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>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Transports et communications

**MOTION**  
DATE: 12.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) forderte ein neues Verkehrsmanagement am Gotthard, insbesondere eine **neue Lösung für Reisebusse im Verkehr mit dem Kanton Tessin**. Da Reisebusse effizienter seien als Personenwagen, sollten Reisebusse in Stausituationen bevorzugt behandelt werden. Regazzi nahm damit eine Forderung von Ständerat Lombardi (cvp, TI) von 2010 wieder auf, die nach der Zustimmung des Ständerates in der grossen Kammer abgelehnt worden war (10.3870). Die Motion Regazzi wurde im März 2015 gemäss dem Antrag des Bundesrates abgelehnt.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATE: 12.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2015 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) die **Implementierung des Abfertigungsverfahrens Transito auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda**. Transito sei in Basel-Weil am Rhein sehr erfolgreich, es habe die Staustunden am Grenzübergang deutlich reduziert. In Chiasso-Brogeda sei das Abfertigungsverfahren deshalb ebenfalls einzuführen. Der Bundesrat beantragte im November 2015 die Ablehnung der Motion und begründete dies mit der fehlenden Unterstützung Italiens. Die Einführung von Transito sei mit Italien abgesprochen worden, doch sei seit 2006 von Italien nie eine Genehmigung des Projekts eingegangen, noch hätte Italien seinen Anteil von CHF 35 Mio. an den Gesamtkosten von rund CHF 45 Mio. zugesagt, um die baulich notwendigen Massnahmen am Grenzübergang zu finanzieren. Der Bund beobachte die Situation in Chiasso-Brogeda seit Jahren, sei aber zum Schluss gekommen, dass wegen der rückläufigen Zahl der Lastwagen momentan kein Handlungsbedarf gegeben sei. Bundesrat Maurer erklärte im Mai 2017 im Nationalrat erneut, dass der Ball bei Italien liege. Der Nationalrat nahm die Motion dennoch mit 137 gegen 52 Stimmen (1 Enthaltung) an. Der Ständerat behandelte das Geschäft im Dezember 2017 und nahm die Motion ebenfalls an: Mit 29 gegen 12 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>2</sup>

### Politique des transports

**CONTRE-PROJET DIRECT À UNE INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 21.06.2013  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zweitausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschritt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschritt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung

und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO), welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit Il Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den Gesamtabstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn. Die Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungs-beteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Standesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinbahn argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitsantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.<sup>3</sup>

**POSTULAT**  
DATE: 15.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) ein **Staatssekretariat für Verkehrspolitik** anregen. Die Verkehrspolitik werde komplexer und international vernetzter, was eine Staatssekretärin oder einen Staatssekretär mit einer Gesamtverkehrsperspektive notwendig mache. In der Debatte vom Juni 2016 wies Nationalrat Fluri (fdp, SO) darauf hin, dass der Bundesrat bereits die Kompetenz besitze, die Position eines Staatssekretärs zu schaffen und zu besetzen und es deshalb keiner weiteren Handlung bedürfe. Bundesrätin Leuthard bestätigte diesen Sachverhalt, betonte aber auch ihre Offenheit gegenüber der diesbezüglichen Meinung des Parlamentes. Der Nationalrat lehnte das Postulat mit 91 gegen 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.<sup>4</sup>

### Trafic routier

**INITIATIVE PARLEMENTAIRE**  
DATE: 08.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussengeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Aador (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrstopfer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATE: 15.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATE: 13.06.2017  
NIKLAUS BIERI

„Eine sinnlose Bevormundung gegenüber dem Bürger und dem Gewerbe" sei das Verbot von **Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten**, befand die KVF-NR und reichte im April 2017 eine Motion ein, welche die Benachteiligung des Gastgewerbes auf Autobahnraststätten aufheben soll. Verkauf und Ausschank von Alkohol soll auf den Autobahnraststätten mit den gleichen Auflagen wie im übrigen Gastgewerbe möglich sein. Die Konsumenten müssten sich eigenverantwortlich an die den Alkoholkonsum betreffenden Regeln des Strassenverkehrs halten. Das Anliegen in die Kommission gebracht hatten Kurt Fluri (fdp, SO), Fabio Regazzi (cvp, TI) und Nadja Pieren (svp, BE). Eine Kommissionsminderheit Hadorn (sp, SO) beantragte, die Motion

abzulehnen, der Bundesrat empfahl hingegen die Annahme. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2017 mit 115 gegen 62 Stimmen (3 Enthaltungen) an, dies obwohl vor allem aus dem Kreis der SP und der Grünen auf die erfolgreiche Alkoholprävention hingewiesen wurde, die sich in der Unfallstatistik zeige.<sup>7</sup>

**MOTION**  
DATE: 16.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge schaffen**. Möglichst schnell solle der Bundesrat die erforderlichen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes, des Versicherungsvertragsgesetzes und weiterer betroffener Gesetze ausarbeiten und dabei insbesondere die technischen und rechtlichen Aspekte festlegen, die für den Einsatz solcher Fahrzeuge in der Schweiz gelten sollen. Die Motion war im März 2017 eingereicht worden, im Mai beantragte der Bundesrat die Annahme und bereits im Juni 2017 nahm der Nationalrat die Motion stillschweigend an.<sup>8</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 07.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Im April 2016 lancierte das Komitee «L'Association Stop aux abus de Viasicura (ASAVS)» die **Volksinitiative «Stopp den Auswüchsen von Via sicura»**. Es ging den Initianten darum, gewisse mit der Via sicura 2012 eingeführte und von ihnen als zu streng wahrgenommene Strafen für Verkehrsdelikte etwas milder zu gestalten. Insbesondere wollte das Initiativkomitee, dem mit Jean-Luc Addor (svp, VS) und Fabio Regazzi (cvp, TI) auch zwei Parlamentarier angehörten, die Geldstrafe als Alternative zur Freiheitsstrafe für Raser wieder einführen, das Rückgriffsrecht der Versicherer auf fehlbare Verkehrsteilnehmer der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Verurteilten anpassen sowie die Dauer von Ausweisentzügen senken.

Das Initiativkomitee fand nur bei kleineren Organisationen Unterstützung, die nationalen Verkehrsverbände lehnten es ab, sich für die Initiative einzusetzen. Zudem war das Komitee in der Romandie weit stärker verwurzelt als in der Deutschschweiz, wo es kaum Fuss zu fassen vermochte.

Anfang November 2017 gab das Initiativkomitee auf, laut Medienberichten waren kurz vor Ablauf der Sammelfrist erst 30'000 Unterschriften gesammelt worden. Die Initianten verwiesen jedoch auf die im Parlament hängigen Vorstösse, mit denen sie ihre Ziele dennoch erreichen wollten. Am 7. November 2017 teilte die Bundeskanzlei mit, dass die Volksinitiative nicht zustande gekommen sei.<sup>9</sup>

**MOTION**  
DATE: 11.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 nahm der Ständerat zwei Motionen bezüglich selbstfahrender Fahrzeuge ohne Gegenstimme an. Sowohl die Motion Regazzi (cvp, TI) für einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge** als auch die Motion der FDP-Liberale-Fraktion „Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge“ waren unumstritten und auch vom Bundesrat zur Annahme empfohlen worden. Bundesrätin Leuthard wies in der kleinen Kammer jedoch darauf hin, dass Fragen nach Haftung und Datenfluss nicht trivial seien und eine Gesetzesänderung wohl unumgänglich sei.<sup>10</sup>

**MOTION**  
DATE: 16.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Regazzi (cvp, TI) zum Abbau von technischen Handelshemmnissen bei der Erhöhung oder Absenkung von **Garantiegewicht und Anhängelast von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen** wurde im März 2018 vom Nationalrat stillschweigend angenommen. Die Motion verlangt, die gesetzlichen Grundlagen seien dahingehend anzupassen, dass bei einer Änderung des Garantiegewichts (d.h. dem vom Hersteller garantierten Höchstgewicht) von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen keine zwingenden technischen Änderungen vorgenommen werden müssten und anerkannte Prüfstellen Anhängelasten gewähren oder erhöhen könnten.<sup>11</sup>

**MOTION**  
DATE: 27.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Regazzi (cvp, TI) betreffend **Garantiegewicht und Anhängelast von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen** «rennt also eigentlich offene Türen ein», hielt Ständerat Janiak (sp, BL) im September 2018 im Plenum für die KVF-SR fest, nachdem er erklärt hatte, dass die entsprechend geänderte Verordnung bereits per 1. Januar 2019 in Kraft treten solle. Bundesrätin Leuthard bestätigte dies und berief sich auf die Vernehmlassung zur Verordnungsanpassung, wo keine Einwände vorgebracht worden seien. Nach diesen Ausführungen nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.<sup>12</sup>

## Chemin de fer

**DÉBAT PUBLIC**  
DATE: 31.07.2013  
NIKLAUS BIERI

Im ersten Quartal 2013 sorgten die SBB mit einer **beispiellosen Unfallserie** für Verunsicherung bei der Kundschaft, in Medien und Politik. Bis Anfang März gab es bereits zehn Zwischenfälle, darunter aussergewöhnlich viele Entgleisungen, aber auch Zusammenstösse mit vielen Verletzten, so etwa in Neuhausen (SH), wo der Zusammenstoss von zwei Regionalzügen im Januar 26 Verletzte gefordert hatte. Die Sicherheit des Zugfahrens war im März ein wiederkehrendes Thema in den Medien. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi verteidigte die SBB gegen den Vorwurf, die Sicherheit habe ihre Priorität zugunsten der Pünktlichkeit verloren und hielt fest, dass die Zwischenfälle kein Muster aufwiesen und also kein systematisches Problem vorliege. Ein Postulat Regazzi (cvp, TI) (13.3102) forderte im März ein externes Audit zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnnetzes, dies wurde im Nationalrat jedoch abgelehnt. Nach einem weiteren schweren Unfall mit einem Todesfall und mehreren Verletzten bei Granges-près-Marnand (VD) im Juli flammte die Diskussion erneut auf, bis Ende Jahr glich sich die Zahl der Zwischenfälle aber wieder dem mehrjährigen Durchschnitt an.<sup>13</sup>

**POSTULAT**  
DATE: 20.06.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein im März 2014 eingereichtes Postulat Regazzi (cvp, TI) verlangte vom Bundesrat einen Bericht über die Gestaltung der **Marktordnung im nationalen Personenverkehr** nach Ablauf der SBB-Konzession im Jahr 2017. Der Bericht soll Vor- und Nachteile einer Marktöffnung erörtern und aufzeigen, wie der Markt des Personenfernverkehrs nach Ablauf der SBB-Konzession gestaltet werden kann. Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde vom Nationalrat in der Sommersession angenommen.<sup>14</sup>

**AUTRE**  
DATE: 15.11.2017  
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.<sup>15</sup>

1) AB NR, 2015, S. 333f.

- 2) AB NR, 2017, S. 714 f.; AB SR, 2017, S. 957 ff.
- 3) BBl, 2012, S. 1577 ff.; BBl, 2005, S. 5177; BBl, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646
- 4) AB NR, 2016, S. 1110 f.
- 5) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
- 6) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257
- 7) AB NR, 2017, S. 1063 ff.
- 8) AB NR, 2017, S. 1196
- 9) AZ, 3.11.17; BBl, 2016, S. 3721 f.; BBl, 2017, S. 6895; TG, 3.5.16
- 10) AB SR, 2017, S. 925 f.
- 11) AB NR, 2018, S. 531
- 12) AB SR, 2018, S. 780
- 13) AB NR, 2013, S. 1186; SBB Jahresbericht 2013; SO, 10.3.13; NWS, 12.3.13 und 31.7.13.
- 14) AB NR, 2014, S. 1279.
- 15) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17