

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	19.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	CFF
Acteurs	Zelensky, Volodymyr, Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2023

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Zumofen, Guillaume

Citations préféré

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Zumofen, Guillaume 2024.
Sélection d'article sur la politique suisse: CFF, 2019 - 2022. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 19.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Economie	1
Politique économique	1
Ordre économique	1
Infrastructure et environnement	1
Energie	1
Energies alternatives	1
Transports et communications	2
Chemin de fer	5
Trafic d'agglomération, transport public	6

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
GPK	Die Geschäftsprüfungskommissionen
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdG	Les Commissions de gestion
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Chronique générale

Economie

Politique économique

Ordre économique

MOTION
DATE: 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.¹

Infrastructure et environnement

Energie

Energies alternatives

MOTION
DATE: 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 partisanses 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.²

Transports et communications

Transports et communications

RAPPORT
DATE: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbau schritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von *Année Politique Suisse* zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden

einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altermatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die

Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.³

MOTION

DATE: 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).⁴

MOTION

DATE: 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.Liberales-Fraktionen.⁵

Chemin de fer

AUTRE

DATE: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.⁶

MOTION

DATE: 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.⁷

POSTULAT

DATE: 16.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2019 hatte Nationalrat Thomas Ammann (cvp, SG) einen Vorstoss betreffend die **Förderung des Nachtzug-Angebotes** eingereicht. Der Vorstoss forderte den Bundesrat dazu auf, Massnahmen zur Förderung des Nachtzug-Angebots zu evaluieren. Es müsse generell geklärt werden, inwiefern die Schweiz bereit sei, dieses Angebot respektive dessen Ausbau finanziell zu fördern. Im geforderten Bericht solle auch dargelegt werden, welche Instrumente oder Anreize bei der Angebotssteigerung greifen könnten, wie die Nachtzugverbindungen in anderen Ländern gefördert werden und ob die Schweiz eventuell auch Mittel aus dem Handel mit Emissionszertifikaten dafür verwenden könnte.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Nachdem der Vorstoss durch Adrian Amstutz (svp, BE) bekämpft worden war, kam es erst in der Sommersession 2021 in den Nationalrat. Dort hielt Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO), der den Vorstoss mittlerweile vom aus dem Rat ausgeschiedenen Ammann übernommen hatte, ein flammendes Plädoyer für den Ausbau der Nachtzüge. Müller-Altermatt berichtete von eigenen Erfahrungen und zeigte sich überzeugt, dass in diesem Bereich mit wenig Geld viel erreicht werden könne. Alfred Heer (svp, ZH) widersprach seinem Ratskollegen: Zum einen würden mit einer Verbilligung der Nachtzug-Angebote die Fluggesellschaften nachziehen und die Flugtickets verbilligen. Damit würde sowohl öfters Zug gefahren als auch mehr geflogen. Zum anderen würden viele Züge in Europa nach wie vor mit fossiler

Energie (Kohle) angetrieben und seien damit alles andere als klimafreundlich. Daher sei dieser Vorstoss kontraproduktiv und müsse abgelehnt werden. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga sprach sich weiterhin für eine Annahme des Postulats aus. Dieses zielt auf eine Entwicklung ab, welche die SBB bereits aufgegleist hätten. Die Mehrheit des Nationalrates zeigte sich ebenfalls vom Anliegen überzeugt und stimmte dem Postulat mit 123 zu 61 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von einer deutlichen Mehrheit der SVP-Fraktion und von einer knappen Mehrheit der FDP.Libérale-Fraktion.⁸

POSTULAT
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) reichte im März 2022 ein Postulat ein, in welchem er eine **Bestandsaufnahme und Verbesserungen beim Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen** verlangte: In einem Bericht solle der Bundesrat über die Gründe für die Verzögerungen bei der Realisierung von Eisenbahninfrastrukturen berichten und dabei insbesondere auf «die Planungs- und die Baubewilligungsphase, die Qualität der eingereichten Unterlagen, die administrativen und rechtlichen Prozesse und die vorhandenen politischen und anderen Strukturen» fokussieren. Im Bericht solle ebenfalls auf die Kostenfolgen, die durch die Verzögerungen entstünden, eingegangen werden. Schliesslich müsse der Bundesrat auch Verbesserungsvorschläge bezüglich der Prozesse und deren Umsetzung erarbeiten.

Hintergrund von Français' Vorstoss war der Umstand, dass der Bundesrat in einer Medienmitteilung vom Dezember 2021 angekündigt hatte, eine Aktualisierung der Ausbaupläne für den Ausbauschnitt 2035 vorzunehmen, da er aufgrund des grossen Volumens Verzögerungen erwartete. Es sei nun angebracht, die entsprechenden Lehren zu ziehen, damit die Verzögerungen bei der Umsetzung der politischen Entscheide eingedämmt würden, argumentierte Français.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats, welches in der Wintersession 2022 vom Ständerat behandelt wurde. In diesem Rahmen verwies Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga aber darauf, dass die schiere Anzahl an Ausbauprojekten, die derzeit umgesetzt würden oder zumindest beschlossen worden seien – 250 an der Zahl –, bereits eine gewisse Herausforderung darstelle. Denn jedes einzelne Projekt habe Auswirkungen auf die Stabilität des Bahnnetzes und auf die Verlässlichkeit des Bahnbetriebes. Die SBB und das BAV seien daher in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen, die einzelnen Projekte zu staffeln. Anschliessend wurde das Postulat stillschweigend angenommen.⁹

Trafic d'agglomération, transport public

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2021 als Erstrat über die **Vorlage zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Die Rednerinnen und Redner betonten in der Debatte über das Eintreten, welches von keiner Fraktion bestritten wurde, die Relevanz des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität der Schweizer Bevölkerung. Es gebe jedoch einen Reformbedarf bei gewissen Punkten des Systems; dieses solle daher durch vereinfachte Verfahren, mehr Transparenz, eine höhere Effizienz und eine Stärkung des Service public verbessert werden, erläuterte Kommissionssprecherin Pasquier-Eichenberger (gp, GE).

In der Detailberatung gaben vor allem zwei Punkte zu reden. Einer betraf die Umsetzung von vier gleichlautenden parlamentarischen Initiativen, die vergünstigte ÖV-Tageskarten für Schulklassen gefordert hatten. Die Mehrheit der KVF-NR hatte das Gesetz in Umsetzung dieser Initiativen mit einem entsprechenden Passus ergänzt. Zu diesem Mehrheitsantrag der Kommission gesellten sich noch zwei Minderheitsanträge. Der erste Minderheitsantrag Bregy (mitte, VS) verlangte, dass der Bundesrat einen Maximaltarif für diese Tageskarten definieren kann und der Bund die Mindereinnahmen, die den Transportunternehmen durch die Vergünstigung der Tageskarten entstehen, ausgleicht. Der zweite Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) hingegen wollte den ganzen Passus zu den Tageskarten streichen, da er eine «Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs» befürchtete, welche privatwirtschaftliche Unternehmen diskriminiere. Der Nationalrat entschied sich von den drei Anträgen für den Minderheitsantrag Bregy.

Der zweite grössere Diskussionspunkt betraf eine von der Mehrheit der Kommission eingebrachte Regelung zum Kartellrecht bei der Vertriebsinfrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs – genannt Nova. Diese wird für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs verwendet. Die Kommissionsmehrheit beantragte, dass das Kartellrecht hier keine Anwendung finden solle, weil «der Vertrieb und die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr schon genügend reguliert seien», wie Kurt Fluri

(fdp, SO) für die Mehrheit erläuterte. Eine Minderheit Wasserfallen hingegen wies darauf hin, dass auch private Unternehmen diese Plattform nutzten, weshalb es opportun sei, diese Infrastruktur dem Kartellrecht zu unterstellen. Der Minderheitsantrag Wasserfallen wurde auch von Verkehrsministerin Sommaruga unterstützt, er fand jedoch im Nationalrat keine Mehrheit.

Im Übrigen folgte die grosse Kammer den Vorschlägen ihrer vorberatenden Kommission und blieb damit im Wesentlichen auf der Linie des Bundesrats.

In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat der Vorlage mit 135 zu 53 Stimmen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossenen stimmenden SVP-Fraktion, welche einige Minderheitsanträge mitunterstützt oder gar initiiert hatte und sich mit diesen meist nicht durchsetzen konnte.¹⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Frühjahrssession 2022 als Zweitrat über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga auf die wichtigsten Ziele der Vorlage – etwa eine moderne Rechnungslegung oder die Vereinfachung der Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr – hingewiesen hatte, wurde Eintreten ohne Gegenstimme beschlossen.

Wie bereits im Nationalrat gaben auch im Ständerat die verbilligten Tageskarten für Schulklassen sowie die Anwendung des Kartellrechts beim Vertrieb von Fahrausweisen Anlass zu langen Diskussionen: Bei den vergünstigten Tageskarten ergänzte der Ständerat die entsprechende Bestimmung aufgrund eines Antrags Chassot (mitte, FR) um einen Zusatz zu kulturellen Veranstaltungen. Somit müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch für Kulturanlässe von Kindern und Jugendlichen einen ermässigten Tarif bereitstellen. Eine Minderheit der KVF-SR um Werner Salzmann (svp, BE) hatte vergeblich argumentiert, dass dieser Passus private Reiseveranstalter, die auch stark auf solche Ausflüge von Kindern und Jugendlichen fokussiert seien, benachteiligen würde. Hingegen strich der Ständerat den Absatz zu den Höchstpreisen der Tageskarten. Dadurch steht der Bund nicht in der Pflicht, den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die durch einen Höchstpreis entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen. Weiter beschloss der Ständerat – aufgrund eines Antrags einer Minderheit Dittli (fdp, UR) und entgegen der Entscheidung des Nationalrates –, dass der Vertrieb im öffentlichen Verkehr nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden soll. Dies würde dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt schaden, argumentierte Dittli.

Zu diesen beiden Punkten gesellten sich noch weitere kleinere und grössere Differenzen gegenüber der grossen Kammer. So beschloss der Ständerat etwa, bei Art. 35a zu den Grundsätzen der Rechnungslegung einem Einzelantrag Dittli zu folgen, wonach Unternehmen, die zu höchstens einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, von gewissen Bestimmungen ausgenommen werden. Dadurch dürfen diese Unternehmungen bei Offerten Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen und somit Leistungen zu «Marktpreisen» anbieten. Dieser Entschluss fiel ganz zum Unmut von Bundesrätin Sommaruga, welche monierte, dass der Ständerat damit etwas zulasse, «was eines der Probleme bei den Subventionsfällen war». Ebenfalls nicht erfreut war Simonetta Sommaruga über den Entscheid des Stöckli, dass die Unternehmen ihren Gewinn zu je einem Drittel als Spezialreserve verbuchen, an die Abgeltung des Folgejahres anrechnen und selber nach ihrem Gusto einsetzen können. Minderheitensprecher Rechsteiner (sp, SG) zeigte sich ebenfalls unerfreut über diesen Beschluss. Dadurch sei es schlussendlich möglich, «Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen»; hier gehe es aber um öffentliche Gelder, die gemäss Rechsteiner im System verbleiben sollten.

In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft sodann einstimmig angenommen.¹¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes** gelangte in der Herbstsession 2022 zur **Differenzbereinigung** in den Ständerat. Dabei blieben jedoch bei den zwei wichtigsten Punkten Differenzen zur grossen Kammer bestehen. Bei beiden Punkten nahm der Ständerat eine Neuformulierung der vorberatenden KVF-SR an, die einen Kompromissvorschlag darstellten, wie Kommissionsprecher Hans Wicki (fdp, NW) ausführte. So kam der Ständerat dem Nationalrat entgegen, indem er entschied, dass die Unternehmen die Hälfte des Gewinnes aus den von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Angeboten einer Spezialreserve zuweisen müssen, welche nur zur Deckung von Verlusten in diesem Zusammenhang gebraucht werden darf. Ursprünglich wollte der Ständerat lediglich einen Drittel des Gewinns dieser Reserve zuweisen. Bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten der Unternehmen beschloss die kleine Kammer, dass Unternehmungen innerhalb der konzessionierten Personenbeförderung

Marktpreise verrechnen dürfen, sofern «einzelne Leistungen überwiegend zu Marktpreisen ausserhalb der konzessionierten Personenbeförderung erbracht werden» (Wicki). Verkehrsministerin Sommaruga bat den Ständerat vergeblich, der Version des Nationalrates zuzustimmen.¹²

1) AB NR, 2021, S. 1820 ff.

2) BO CN, 2022, pp.891 s.; Communiqué de presse CEATE-CE du 26.04.2022; CdT, LT, Lib, 3.6.22

3) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation

4) AB SR, 2021, S. 169 ff.

5) AB NR, 2021, S. 2063 ff.

6) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19

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

8) AB NR, 2021, S. 1380 f.

9) AB SR, 2022, S. 1173 f.

10) AB NR 2021, S. 2192 ff.

11) AB SR, 2022, S. 106 ff.

12) AB SR 2022, S. 713 ff.