

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC, Italien
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernhard, Laurent
Bieri, Niklaus
Hulliger, Caroline
Käppeli, Anita

Bevorzugte Zitierweise

Bernhard, Laurent; Bieri, Niklaus; Hulliger, Caroline; Käppeli, Anita 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Italien, 2011 – 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Aussenpolitik	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Erdöl und Erdgas	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics

Allgemeine Chronik

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.01.2011
ANITA KÄPPELI

Anfang des Jahres traf sich **Doris Leuthard** im Rahmen des traditionellen Dreikönigstreffens in Bayern mit verschiedenen deutschen Spitzenpolitikern und legte dabei die Haltung der Schweiz zur EU dar. Die Verkehrsministerin folgte der Einladung ihres italienischen Amtskollegen im April und besuchte Rom, wo sie über die Südanschlüsse der Neat diskutierte. Zudem unterzeichnete sie ein Memorandum of Understanding mit dem italienischen Industrieminister bezüglich der Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien. Die Bundesrätin traf sich im April in Brüssel mit dem für Energiefragen zuständigen EU-Kommissar Günther Oettinger. Das anvisierte Energieabkommen zwischen der Schweiz und der EU stand dabei im Zentrum der Gespräche. Es wurde vereinbart, die noch offenen Fragen, vornehmlich im institutionellen Bereich, bis im Herbst zu klären. Bei einem Besuch in den USA im Juli führte die Bundesrätin Gespräche im Bereich der Energiepolitik und des Klimaschutzes. Im August stattete die Energieministerin der Türkei einen Besuch ab, um in Ankara mit den zuständigen türkischen Ministern über eine vertiefte Kooperation im Energie- und Umweltbereich zu sprechen.¹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.06.2015
CAROLINE HULLIGER

A l'occasion de la journée suisse des transports et de l'énergie à l'**Expo de Milan**, Doris Leuthard a annoncé l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard prévue le 1er juin 2016.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 24.09.2015
CAROLINE HULLIGER

Le 24 septembre, **Doris Leuthard** s'est rendue à **Rome** pour s'entretenir avec Federica Guidi, ministre du développement économique chargée de la politique énergétique et des questions de communication, et Graziano Delrio, ministre des infrastructures et des transports.³

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Erdöl und Erdgas

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.12.2012
LAURENT BERNHARD

En décembre, la conseillère fédérale Doris Leuthard et le ministre italien Corrado Passera ont signé un « Memorandum of Understanding » en matière énergétique. Dans ce document, ils ont notamment convenu de mieux coordonner leur **soutien au projet de gazoduc TAP** (Trans Adriatic Pipeline) qui devrait permettre de faire transiter, dès 2018, jusqu'à dix milliards de mètres cubes par année de gaz en provenance de l'Azerbaïdjan.⁴

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.⁵

POSTULATDATUM: 11.06.2012
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der

Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitenanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.⁷

Eisenbahn

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.⁸

BERICHT
DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

1) NZZ, 7.1.11; NLZ, 1.4. und Lib. 6.4.11; SN, 20.4.11; NLZ, 13.7.11; NZZ, 11.8.11.

2) Communiqué du DETEC du 8.6.2015

3) Communiqué du DETEC du 22.9.2015

4) Communiqué du DETEC du 17.12.12; NZZ, 18.12.12.

5) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.

6) AB SR, 2012, S. 508.

7) BBI, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235

8) Bericht BR