

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Verkehrspolitik
Akteure	Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) SR/CE
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Verkehrspolitik, 2021 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sowohl Ständerat als auch Nationalrat befassten sich in der Herbstsession 2021 je ein zweites Mal mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Danach blieb noch eine **Differenz** zwischen den Räten bestehen. Diese betraf das Vorgehen bei Enteignungen. Während die Mehrheit des Nationalrats darauf pochte, dass eine Enteignung nur dann möglich sein solle, wenn keine Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen, insbesondere den SBB, tangiert werden, war der Ständerat mehrheitlich der Ansicht, dass ein solcher Passus im Gesetz nicht angebracht sei. Thierry Burkart (fdp, AG) illustrierte die Haltung des Ständerates in dieser Sache mit den folgenden Worten: «Einerseits kann eine solche Regelung natürlich dem Erfolg der Erstellung von Cargo sous terrain (CST) sehr abträglich sein, und andererseits würde man hier auch eine Privilegierung von einzelnen Wirtschaftssubjekten – bundesnahe Betriebe sind auch Wirtschaftssubjekte – vornehmen [...], was meines Erachtens nicht zulässig wäre.» Die beiden Räte werden in der Wintersession 2021 versuchen, diese letzte Differenz auszuräumen.¹

MOTION
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelöhrs der südlichen deutschen Rheintalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüßte seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.²

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionsprecher Thierry Burkart (fdp, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionsmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafrahmen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionsmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des

Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.³

Eisenbahn

POSTULAT

DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sondersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.⁴

1) AB NR, 2021, S. 2048 ff.; AB SR, 2021, S. 1004 ff.

2) AB SR, 2022, S. 1189 f.

3) AB SR, 2022, S. 1058 ff.

4) AB SR, 2021, S. 636 ff.