

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Schifffahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU)
Akteure	Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Schifffahrt, Beziehungen zur Europäischen Union (EU), 2015 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Luftfahrt	2
Post und Telekommunikation	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EASA	European Aviation Safety Agency

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt.¹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2015
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulat der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.²

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Luftfahrt

Mit einer Motion brachte Nationalrat Joder (svp, BE) seine Forderung „**Schweizer Helikopter fliegen nach Schweizer Recht**“ 2014 im Nationalrat ein. Joder befand, die im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens von der Schweiz übernommenen europäischen Rechtsregeln seien für die Schweizer Helikopter-Branche sehr nachteilig. Er forderte deshalb, die Vorschriften seien zu ändern, so dass für das Fliegen mit Helikoptern Schweizer Recht gelte. Der Vorstoss wurde im Dezember 2015 von Thomas Hurter (svp, SH) übernommen und im Juni 2016 im Nationalrat behandelt. Obschon Bundesrätin Leuthard erklärte, dass die Schweiz und ihre Luftfahrt insgesamt vom bilateralen Luftfahrtsabkommen mit der EU profitiere und sich das BAZL mit den anderen Alpenländern erfolgreich für Ausnahmen gerade im Helikopterbereich einsetze, wurde die Motion mit 125 zu 63 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Nur die SP, die Grünen und die GLP liessen sich von den Einwänden des Bundesrates überzeugen. Von 30 Mitgliedern der CVP stimmten nur 2 im Sinne ihrer Bundesrätin Leuthard. Im Ständerat, wo die Motion im März 2017 behandelt wurde, fand Bundesrätin Leuthard mehr Gehör, als sie festhielt, dass das BAZL die technokratische Bürokratie der Easa nicht nur im Helikopterbereich oft kritisiere und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.³

Post und Telekommunikation

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 hatte Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) unter dem Titel «**Tschüss Roaming-Insel Schweiz**» nicht nur eine parlamentarische Initiative, sondern auch eine Motion eingereicht. Während die parlamentarische Initiative eine Regulierung der Roamingkosten vorsah, forderte die Motion gleich die Abschaffung der Roaming-Zuschläge, und zwar für Schweizerinnen und Schweizer in der EU ebenso wie für EU-Bürgerinnen und -Bürger in der Schweiz. Während die Regulierung der Roamingkosten Eingang in die Revision des Fernmeldegesetzes fand, blieb die Motion zur Abschaffung der Roaming-Gebühren einstweilen unbehandelt. Die Motionärin hielt auch nach dem Abschluss der Revision des Fernmeldegesetzes an ihrer Motion fest, so dass diese im Juni 2019 in den Nationalrat kam.

Bundesrätin Sommaruga erinnerte im Ratsplenum an die politische «Grosswetterlage», in der zur Zeit ein bilateraler Vertrag mit der EU kaum möglich sei. Sie sei sich auch sicher, dass ihre Vorgängerin die Roaming-Gebühren längst abgeschafft hätte, wenn es einen «Zauberstab» gäbe, um dies zu tun. Weil das politisch Mögliche in der Revision des Fernmeldegesetzes umgesetzt worden sei, bat die Bundesrätin um Ablehnung. Der Rat folgte diesem Antrag, die Motion wurde mit 99 zu 78 Stimmen (bei 14 Enthaltungen) abgelehnt.⁴

1) AB NR, 2018, S.308

2) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBl, 2014, S. 3951 ff.

3) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.

4) AB NR, 2019, S. 835 f.