

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>18.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Romano, Marco (mitte/centre, TI) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenverkehr, 2021 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 18.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Frühjahrssession 2022 befasste sich der **Nationalrat** mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Er nahm den **Verlagerungsbericht 2021** zur Kenntnis und besprach drei Vorstösse aus den Reihen der KVF-NR.

Der Verlagerungsbericht 2021 war in der KVF-NR insgesamt mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen worden. Kommissionssprecher Bruno Storni (sp, TI) wies darauf hin, dass sich die Schweiz in Sachen Verlagerung zwar in die richtige Richtung bewege, aber das Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr dennoch noch nicht erreicht sei. Marco Romano (mitte, TI) erläuterte des Weiteren, dass sich die KVF-NR entschieden habe, durch drei Vorstösse weiteren Druck auf den Bundesrat auszuüben, um die Verlagerung zu stärken: Mit der Motion 22.3000 solle der Bund beim Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg unterstützend tätig werden. Mit dem Postulat 22.3001 solle im nächsten Verlagerungsbericht darüber informiert werden, inwiefern die Beschaffung und der vermehrte Einsatz von sogenannten kranbaren Sattelaufliegern gefördert werden könnten. Die Motion 22.3013 schliesslich forderte die bessere Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials für bestimmte Regionen und Gütergruppen.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

**POSTULAT**  
DATUM: 19.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 reichten die Nationalräte Jürg Grossen (glp, BE), Matthias Jauslin (fdp, AG) und Marco Romano (mitte, TI) je ein gleichlautendes Postulat ein (Po. 20.4627; Po. 20.4640; Po. 20.4694), mit welchem sie den Bundesrat aufforderten, aufzuzeigen, welche gesetzlichen Grundlagen nötig sind, damit bis 2050 ein **fossilfreier Verkehr ermöglicht** werden kann. Zudem sollen im geforderten Bericht auch mögliche Hindernisse identifiziert werden, die dieses Ziel in Frage stellen könnten.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Postulate. Sie wurden in der Frühjahrssession 2021 allesamt stillschweigend angenommen.<sup>2</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 03.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 hatte sich der Bundesrat für den Entwurf der KVF-NR zur **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»** ausgesprochen, hatte aber vorgeschlagen, einen Passus zu streichen, welcher für inländische Fahrten eine längere Frist für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen vorsieht. Eine solche Sonderbehandlung für Inlandfahrten stehe in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen mit der EU. Er schloss sich mit dieser Haltung der Minderheit Schaffner (glp, ZH) an.

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit dem Geschäft und führte eine intensive Debatte darüber. Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) stellte den Sicherheitsaspekt ins Zentrum seiner Ausführungen. Mit der neuen Regelung würden die Fahrten über die vier Transitachsen – Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosse Sankt Bernhard – sowie auch die Fahrten auf den Zufahrtsstrassen zu diesen Übergängen sicherer. Die von der Kommission vorgesehene Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte begründete Romano mit der Versorgungssicherheit bestimmter Regionen, namentlich der Südschweiz und des Wallis. Christian Wasserfallen (fdp, BE), als Vertreter des Minderheitsantrags auf Nichteintreten, und Barbara Schaffner sahen die Lage anders. Zum einen «ritze» die Vorlage am Landverkehrsabkommen mit der EU, zum anderen gebe es mit der geplanten längeren Frist für Transporte im Wallis und der Südschweiz eine innerschweizerische Diskriminierung. Seitens SP erläuterte Jon Pult (sp, GR), dass seine Partei die Vorlage der Kommissionsmehrheit unterstütze. Der Antrag Schaffner auf Aufhebung der Ausnahmeregelung sei eigentlich richtig, die SP lehne ihn aber aus taktischen Gründen ab, um hier eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden.

Anschliessend wurde über die beiden Minderheiten abgestimmt. Weder die Minderheit Wasserfallen auf Nichteintreten, noch der Antrag Schaffner und des Bundesrates auf Streichung der Sonderregelung für den inländischen Transitverkehr fanden eine Mehrheit. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 112 zu 77 Stimmen angenommen. Die FDP.Liberalen-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.<sup>3</sup>

Der **Nationalrat** befasste sich in der Wintersession 2021 mit dem **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Marco Romano (mitte, TI) und Frédéric Borloz (fdp, VD) stellten die Vorlage vor, deren zentraler Aspekt in der Verpflichtung der Kantone lag, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.

In der Eintretensdebatte hiessen Mitglieder der Grünen-, SP- und GLP-Fraktion die Vorlage des Bundesrates – unter anderem mit Verweis auf die wichtige Rolle der Veloförderung im Kampf gegen die Treibhausgase – gut und beabsichtigten, die «Verwässerungen» (Aebischer; sp, BE), die der Ständerat vorgenommen hatte, wieder rückgängig zu machen. Die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion wollten ebenfalls auf die Vorlage eintreten, äusserten sich jedoch nicht mit demselben Enthusiasmus zur Vorlage. Sie sahen vor allem «die Einräumung von Kompetenzen zugunsten von Interessenorganisationen» (Fluri; fdp, SO) kritisch, womit Fluri insbesondere auf den Beibehaltung von Velo-Fachorganisationen bei der Planung und dem Erhalt der Velowegnetze anspielte. Die SVP-Fraktion hingegen sprach sich gegen das Gesetz aus. Für sie bedeutete ein neues Gesetz mehr Ausgaben, welche die Auto- und Lastwagenfahrer sowie die Kantone und Gemeinden berappen müssten. Zudem werde der Ausbau der Velowege in der Stadt zu weniger Platz für die Autofahrer und auf dem Land zum Verlust von Landwirtschaftsfläche führen, befürchteten die Sprechenden der SVP-Fraktion.

Im Anschluss an das unbestrittene Eintreten wurden die einzelnen Minderheitsanträge debattiert, die sich um die Durchgängigkeit der Velowegnetze, um die Information der Öffentlichkeit, um die Aufgliederung in Haupt- und Nebenrouten und um die Fristen für die Umsetzung des Gesetzes drehten. Auch über den Einbezug und das Verbandsbeschwerderecht von Interessenorganisationen im Bereich des Veloverkehrs wurde – wie bereits im Ständerat – intensiv diskutiert. Die Minderheitsanträge wurden allesamt abgelehnt. In Übereinstimmung mit den Anträgen der Kommissionsmehrheit blieb der Nationalrat somit fast gänzlich auf der Linie des Ständerats. Allerdings wurde der Entscheid des Ständerates korrigiert, wonach die Velowegnetze nur «möglichst» sicher und die Streckenführung nur «möglichst» direkt sein solle. In der Version des Nationalrates müssen sie demnach «sicher» und «direkt» sein. Auch beim Ersatz von Velowegen entschied sich der Nationalrat für eine strengere Formulierung: Er strich den Passus, dass ein «ausgewiesenes öffentliches Interesse» an einem Ersatz vorliegen müsse; somit müssten Velowege in jedem Fall ersetzt werden.

In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer den Entwurf mit 135 zu 50 Stimmen bei 3 Enthaltungen an. Lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte die Vorlage ab.<sup>4</sup>

In der Wintersession 2022 befasste sich die **grosse Kammer** als Erstrat mit der **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**. Marco Romano (mitte, TI) führte für die KVF-NR in die Vorlage ein und erläuterte, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Ansatz für die Erhebung der LSVA eine Harmonisierung mit dem europäischen System mit sich bringe und die Erhebung der Steuer vereinfache. Dadurch werde der Verwaltungsaufwand für den Schwertransportsektor und den Staat verringert. Die Kommission begrüsse die Vorlage, führte Romano weiter aus; einziger strittiger Punkt sei die Bemessungsgrundlage für Anhänger von Lastwagen, wozu ein Minderheitsantrag Schaffner (glp, ZH) vorliege. Die Mehrheit der Kommission sei der Ansicht, dass die Berechnung der LSVA gemäss Vorlage des Bundesrates und damit weiterhin gleich wie bisher erfolgen soll, also in Abhängigkeit von Fahrleistung, Emissionsklasse und Gesamtgewicht. Dies solle sowohl für Zugfahrzeuge als auch für Anhänger und Auflieger gelten. Anschliessend erläuterte Barbara Schaffner ihren Minderheitsantrag. Dieser bedeute eine Vereinfachung der LSVA-Bemessung für Anhänger, da die Berechnung nur anhand der Anzahl Achsen vorgenommen würde, was überdies dem europäischen Standard entspreche. Diese Vereinfachung würde der Bundeskasse Einsparungen von CHF 50 Mio. in zehn Jahren einbringen, schloss Schaffner. Finanzminister Maurer sprach sich im Namen des Bundesrates gegen den Minderheitsantrag aus. Seit der Einführung der LSVA, als bei der Bemessungsgrundlage auf das Gesamtgewicht abgestellt wurde, hätten viele Transportunternehmen in entsprechend leichtes Material investiert. Man solle daher nun nicht nachträglich die Spielregeln ändern, «denn das System funktioniert so».

Abschliessend schritt der Nationalrat zu den Abstimmungen und trat ohne Gegenantrag auf den Entwurf ein. Die Minderheit Schaffner fand nur bei SP, Grünen und Grünliberalen Zustimmung und wurde mit 110 zu 83 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat den Entwurf einstimmig an; ebenso einstimmige Zustimmung fand der entsprechende Finanzierungskredit.<sup>5</sup>

- 1) AB NR, 2022, S. 516 ff.
- 2) AB NR, 2021, S. 662; AB NR, 2021, S. 663
- 3) AB NR, 2021, S. 1031 ff.; BBl 2021, 530
- 4) AB NR 2021, S. 2668 ff.; AB NR 2021, S. 2679 ff.
- 5) AB NR, 2022, S. 2165 ff.