

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Industrie, Handel und Unternehmer, Epidemien</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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  
Gilg, Peter

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette; Gilg, Peter 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Industrie, Handel und Unternehmer, Epidemien, 1967 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Luftfahrt	2

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 16.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat solle für **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** sorgen, forderte Ständerat Wicki (fdp, NW) in einer im Dezember 2020 eingereichten Motion. Bislang müssten Lieferwagen, im Gegensatz zu Lastwagen, ihre Wegekosten und ihre externen Kosten nur teilweise übernehmen. Wicki schlug daher vor, eine Pauschalabgabe oder eine leistungsabhängige Abgabe (beispielsweise die LSVA) für Lieferwagen einzuführen. Lieferwagen, die Material und/oder Ausrüstung zur Berufsausübung transportieren, sollen jedoch von dieser Abgabe befreit werden. Zudem sollen die derzeit geltenden Abgaben für Lastwagen nicht erhöht werden.

Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, um Lieferwagen, die für den gewerbmässigen Gütertransport verwendet werden, in die LSVA zu integrieren. Er werde diese Arbeiten mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Umsetzung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene koordinieren. Er beantragte daher die Annahme der Motion.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Thierry Burkart (fdp, AG), in seiner Funktion als Zentralpräsident des ASTAG, betonte, wie wichtig es sei, an der derzeitigen Ausgestaltung der LSVA für Lastwagen festzuhalten. Eine Erhöhung der Tarife für Lastwagen oder etwa die Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei der Tarifberechnung kämen für ihn nicht in Frage. Verkehrsministerin Sommaruga beschwichtigte, dass sowohl die Umsetzung dieser Motion als auch die Weiterentwicklung der LSVA in enger Absprache mit der Branche erfolgen würden. Die kleine Kammer stimmte der Motion in der Folge stillschweigend zu.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 30.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in Herbstsession 2021 über eine Motion Wicki (fdp, NW), die **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** forderte. Die Motion verlangte, dass nicht nur Lastwagen, sondern auch Lieferwagen ihre externen Kosten decken sollten, beispielsweise durch die diesbezügliche Ausweitung der LSVA.

Lorenzo Quadri (lega, TI) erläuterte im Rat, weshalb die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR zum Schluss gekommen war, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen: Diese neue Steuer könne durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel umgangen werden. Auch werde befürchtet, dass der Vorstoss die KMU, welche oft solche Lieferwagen einsetzten, in einer wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeit erheblich belasten könnte. Der zweite Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) fügte an, dass die Kommission verfassungsrechtliche Probleme sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit befürchte.

Anschliessend erläuterten die Minderheitssprecherin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga die Argumente für die Annahme der Motion. Die derzeit vorliegende Ungleichbehandlung sei ungerecht; auch Lieferwagen müssten für ihre externen Kosten aufkommen, zumal sie sehr viel ineffizienter seien als Lastwagen. So hätten die Fahrten von Lieferwagen in den letzten Jahren stark zugenommen – sie seien mittlerweile für zwei Drittel der gefahrenen Kilometer im Strassengüterverkehr verantwortlich; ihre Transportleistung sei im Vergleich zum Schwerverkehr jedoch minim. Zudem trage die LSVA stark zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei und helfe damit, dass die Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen zurückgingen.

Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen. Die grosse Kammer lehnte die Motion mit 103 zu 78 Stimmen ab. Die geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen, der SP und der GLP blieben dabei in der Minderheit.<sup>2</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei.<sup>3</sup>

## Luftfahrt

Das **Projekt eines Flughafens bei Bern erlitt einen Rückschlag**. Die bernische Regierung beantragte im Januar dem Grossen Rat, an dem von ihr bevorzugten Standort Rosshäusern vorsorglich Land zu erwerben und unter Beteiligung der Stadt eine Amtsstelle für die Abklärung der Flugplatzfragen zu schaffen. Als sich aber im April in der vorberatenden Grossratskommission starke Opposition gegen eine Festlegung auf das **Rosshäusern-Projekt** meldete – und auch bekannt wurde, dass sich bei einer Umfrage des kantonalen Handels- und Industrievereins eine Mehrheit gegen den Bau eines neuen Flugplatzes ergeben hatte – zog die Regierung ihren Antrag zurück und verschob die Behandlung der Angelegenheit auf 1968, um bis dahin die Frage des Luftanschlusses der Region Bern noch einmal von Grund auf zu überprüfen. Die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus des bisherigen Flugplatzes Belpmoos wurde vom Eidg. Luftamt im September abgelehnt.

Ablehnende Mehrheiten in der weiteren Umgebung von Bern bei einer Volksabstimmung über die Aufnahme von Anleihen wurden als Ausdruck der flugplatzfeindlichen öffentlichen Meinung gedeutet.<sup>4</sup>

---

1) AB SR, 2021, S. 275 f.

2) AB NR, 2021, S. 2067 f.

3) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bii, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20

4) Bund, 21./22.1., 30.3., 4.4., 10.4., 16.4. und 1.10.67; NZZ, 11.4. und 2.10.67.