

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Tourismus, Immobilienmarkt
Akteure	Keine Einschränkung
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Tourismus, Immobilienmarkt, 2003 – 2022*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4
Schifffahrt	5
Luftfahrt	5
Post und Telekommunikation	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
AFF	Administration fédérale des finances

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation concernant la **loi sur les installations de transport à câbles**. Elle comble une base juridique qui manquait dans ce domaine et harmonise les normes suisses à celles de l'UE. Jusqu'alors, les requérants devaient traverser une procédure à plusieurs échelons afin d'obtenir l'approbation d'un projet. Avec la nouvelle loi, la concession et l'approbation du projet sont octroyées en une seule procédure.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté la **nouvelle loi sur les installations à câbles**, ainsi qu'un message ad hoc à l'attention des chambres fédérales. Tel que présenté lors de la consultation, l'Office fédéral des transports sera la seule autorité compétente de première instance. Les cantons restent compétents pour les téléskis et les petits téléphériques. La loi définit en outre la façon dont la Confédération veillera à la sécurité. Vu la vitesse de l'évolution technologique, la loi ne contiendra que des conditions-cadres.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats a accepté le projet de **loi sur les installations à câbles** transportant des personnes. Il a toutefois apporté quelques petites modifications. Le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance sur les installations de transport à câble afin de permettre aux entreprises d'utiliser les pièces de sécurité et les sous-systèmes déjà contrôlés dans un Etat-membre de l'UE. Il s'agit de câbles, de chariots, de cabines ou de sièges. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1er décembre 2005.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament verabschiedete das neue **Seilbahngesetz**. Dieses konzentriert die Konzessionserteilung, Plangenehmigung, Baubewilligung und umweltrechtliche Spezialbewilligungen in einem einzigen Verfahren. Zuständige Behörde ist neu erstinstanzlich alleine das Bundesamt für Verkehr, für Skilifte und Kleinluftseilbahnen sind es weiterhin die Kantone. Die Räte nahmen nur geringfügige Änderungen an der Vorlage des Bundesrates vor: Der Seilbahnbauer und -betreiber ist für die angemessene Ausbildung des sicherheitsrelevanten Personals verantwortlich. Die Bedürfnisse von Behinderten sind generell und nicht nur bei neuen Seilbahnen zu berücksichtigen. Anders als Schifffahrtsgesellschaften und Eisenbahnen müssen Seilbahnunternehmen bei der Verlängerung der Konzession nicht jedes Mal die Gewährleistung der Sicherheit nachweisen, ihre Betriebsbewilligung wird unter Vorbehalt der Erfüllung der Sorgfaltspflicht verlängert.⁴

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 21.06.2007
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé, par 93 voix contre 64, la motion Hess (prd, OW) demandant au Conseil fédéral de réviser l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs afin d'autoriser le **transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques** en complément des transports publics. Cette libéralisation partielle est censée procurer une souplesse profitable pour l'économie touristique. Par la même occasion, la Chambre basse a adopté une motion Amstutz (udc, BE) (05.3762) allant dans le même sens. Socialistes et Verts ont rejeté les deux motions, jugeant la mise en concurrence des transports publics et privés incompatible avec les politiques des transports et de protection de l'environnement de la Confédération.⁵

MOTIONDATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques.⁶

MOTIONDATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion Schmid (fdp, GR) zur **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike** wollte das zulässige Alter für die Nutzung von E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h auf 12 Jahre herabsetzen und die Regelung damit jener der EU anpassen. Dies sei für touristische Angebote wichtig, begründete der Motionär sein Anliegen und die KVF-SR übernahm diese Argumentation. Verkehrsministerin Sommaruga wies die kleine Kammer in der Frühjahrssession 2020 darauf hin, dass die Regelungen in der Schweiz auch anderweitig von den Regelungen der EU abweichen würden, etwa bezüglich Selbstfahrmodus und Motorenleistung. Der Bundesrat lehnte die Motion deshalb ab. Falls die Motion angenommen werde, so seien wohl auch die Regelungen bezüglich Motorenleistung und Selbstfahrmodus jenen der EU anzupassen, gab Bundesrätin Sommaruga zu bedenken. Der Ständerat nahm die Motion ohne weitere Diskussion mit 40 zu 4 Stimmen (1 Enthaltung) an.⁷

MOTIONDATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mittels einer im März 2020 eingereichten Motion beabsichtige Philippe Nantermod (fdp, VS) die Benutzung von **Elektrofahrrädern** auch für Kinder und Jugendliche unter 14 Jahren zu erlauben. Er schlug vor, die entsprechenden rechtlichen Grundlagen dahingehend zu ändern, dass Elektrofahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auch von unter 14-Jährigen gefahren werden dürfen, wenn diese von einer erwachsenen Person begleitet würden. Der Bundesrat könne die Benutzung zudem auf Orte mit schwachem Verkehrsaufkommen beschränken, wenn er dies als sinnvoll erachte. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, da diese auch die Verkehrssicherheit im Blick habe. Der Nationalrat nahm die Motion in der Sommersession 2020 stillschweigend an.⁸

MOTIONDATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat stimmte der Motion Nantermod (fdp, VS) **«Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen»** in der Wintersession 2020 stillschweigend zu, nachdem Marianne Maret (cvp, VS) für die Kommission noch einmal die Vorteile der Motion erläutert hatte, welche vor allem in der gesteigerten touristischen Attraktivität der Schweiz als «Veloland» lägen.⁹

MOTIONDATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit einem Vorstoss von Ständerat Schmid (fdp, GR) zur **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike**. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR hatte sich zuvor für Annahme der Motion ausgesprochen. Wie Nationalrätin Schaffner (glp, ZH) erläuterte, unterstütze die Kommission das Anliegen, dass Jugendliche ab 12 Jahren ein langsames E-Bike ohne Fahrausweis benutzen dürfen. Die Kommissionsmehrheit möchte damit weitergehen als die in derselben Session überwiesene Motion Nantermod (fdp, VS; Mo. 20.3080). Diese sieht vor, dass Kinder unter 14 Jahren langsame E-Bikes benutzen dürfen, wenn sie von einer erwachsenen Person begleitet werden. Eine starke Kommissionsminderheit, bestehend aus SVP-, Grüne- und SP-Vertreterinnen und -Vertretern beantragte die Ablehnung der Motion Schmid. Die verminderte Verkehrssicherheit stand dabei im Zentrum der Überlegungen, wie Aline Trede (gp, BE) erklärte. Die Minderheit bevorzuge die Umsetzung der Motion Nantermod. Auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga sprach sich für die Ablehnung der Motion Schmid und für die Umsetzung der Motion Nantermod aus.

Die grosse Kammer liess sich von der Argumentation der Kommissionsminderheit und von Bundesrätin Sommaruga überzeugen und lehnte die Motion mit 112 zu 67 Stimmen

(bei 3 Enthaltungen) ab. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen, von grossen Teilen der SVP-Fraktion und von einzelnen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.¹⁰

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigt hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.¹¹

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine im Februar 2021 eingereichte Motion der FK-SR verlangte, dass der Bundesrat die Verschuldungsobergrenze der SBB vorübergehend anhebt, damit es bei den bereits fortgeschrittenen **Immobilienprojekten der SBB** zu keinem Marschhalt komme. Die Kommission befürchtete, dass dem Bund bei einem Stopp wichtige Ertragseinbussen drohen würden und auch die Sanierung der SBB-Pensionskasse negativ tangiert würde. Dieser Motion vorausgegangen war ein Entscheid der SBB, circa 40 ihrer Immobilienprojekte aufgrund der angespannten finanziellen Situation vorübergehend zu stoppen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er erläuterte, dass die strategischen Ziele für die SBB dem Parlament respektive der zuständigen Kommission jeweils vorgelegt würden. Mit der Konsultation über die strategischen Ziele 2019-2022 sei das Parlament folglich über die aktuell geltende Begrenzung der verzinslichen Nettoverschuldung informiert worden. Die Sistierung der Investitionen in einige Immobilienprojekte seien Teil von Sparmassnahmen gewesen, welche die SBB als Reaktion auf die Verschlechterung ihrer finanziellen Lage aufgrund der Covid-19-Krise vorgenommen habe. Ende Februar 2021 habe die SBB jedoch bereits kommuniziert, dass diese sistierten Projekte dank einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten bei Beschaffungen nun doch teilweise realisiert werden könnten. Die temporäre Anhebung ihrer Verschuldungsobergrenze sei somit nicht nötig, meinte der Bundesrat, da vorübergehende Überschreitungen bereits möglich seien. Eine dauerhafte Anpassung der Verschuldungsobergrenze werde er überdies in den nächsten Jahren prüfen.

In der ständerätlichen Debatte in der Frühjahrssession 2021 meldeten sich mehrere gegenüber der Motion positiv eingestellte Parlamentarierinnen und Parlamentarier zu Wort. So argumentierte beispielsweise Olivier Français (fdp, VD), dass das Problem der Verschuldung bei der SBB und weiteren Eisenbahnunternehmen akut sei und dass der Bundesrat mit der Annahme der Motion gezwungen würde, dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten, wie mit diesem Problem umgegangen werden solle. Eva Herzog (sp, BS) fügte an, dass es wichtig sei, in der coronabedingten Krise antizyklisch zu handeln. Stefan Engler und Andrea Gmür-Schönenberger wiesen überdies darauf hin, wie wichtig diese SBB-Immobilienprojekte auch für verschiedene Gemeinden und Städte seien, zum Beispiel durch die Schaffung von Arbeitsplätzen oder durch Steuereinnahmen. Verkehrsministerin Sommaruga ihrerseits bat um Ablehnung der Motion und warnte davor, diese Obergrenze zukünftig zu weit zu erhöhen. Man könne nämlich nicht davon ausgehen, dass es in der Immobilienwirtschaft immer nur gute Phasen geben werde.

Die Worte von Sommaruga vermochten den Ständerat aber nicht zu überzeugen. Er stimmte der Motion mit 30 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen deutlich zu.¹²

MOTION
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Gegensatz zum Ständerat lehnte der Nationalrat die Motion «**Kein Stopp der Immobilienprojekte der SBB, damit dem Bund und der Wirtschaft keine zukunftsweisenden und rentablen Projekte entgehen**» der FK-SR in der Sommersession 2021 stillschweigend ab. Zuvor hatte die vorberatende FK-NR im Mai 2021 mitgeteilt, dass sie das Anliegen der Motion als bereits erfüllt ansehe.¹³

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT
DATUM: 25.09.2015
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Häsler (gp, BE) zur **Förderung des öffentlichen Verkehrs für den alpinen Raum** beauftragte den Bundesrat, in einem Bericht aufzuzeigen, welche Möglichkeiten der Bund hat, um den öffentlichen Verkehr für den Tourismus in den Alpen attraktiver zu gestalten und welche dieser Massnahmen er umsetzen will. Im Postulat angedacht sind insbesondere mehr Direktzüge aus dem Ausland in den Alpenraum. Der Bundesrat verwies in seiner Antwort vom August 2015 darauf, dass Planung und Realisierung von internationalen Verbindungen Sache der SBB sei, er zeigte sich aber bereit, das Anliegen aufzunehmen und die Fragestellungen im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Postulat 14.3673) zu beantworten. Das im Juni 2015 eingereichte Postulat wurde vom Nationalrat im September gleichen Jahres diskussionslos angenommen.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem im Oktober 2017 der Bericht zum Postulat Häsler (gp, BE) betreffend die **Förderung des öffentlichen Verkehrs für den alpinen Raum** erschienen war, wurde das Postulat im Juni 2018 auf Antrag des Bundesrat als erfüllt abgeschrieben.¹⁵

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April respektive im Mai 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR je eine gleichlautende **Motion betreffend die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Covid-19-Krise** ein (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593). Die Motionen forderten, dass der Bund dem gebeutelten öffentlichen Verkehr – namentlich in den Bereichen Fernverkehr, touristischer Verkehr und Ortsverkehr – für das Jahr 2021 wie schon im Vorjahr eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen solle. Dabei sollten die im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) für das Jahr 2020 beschlossenen Hilfen für den touristischen Verkehr und den Ortsverkehr auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden, während für den Fernverkehr eine neue Lösung gefunden werden müsse. In der nationalrätlichen Kommission hatte sich eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) gegen den Vorstoss ausgesprochen, aus der ständerätlichen Kommission gab es keinen Antrag auf Ablehnung.

Der Bundesrat stellte sich gegen die Motionen. Er argumentierte, dass grundsätzlich die Gemeinden und Kantone für den Ortsverkehr zuständig seien. Von diesem Prinzip sei man zwar im Vorjahr abgewichen, auf eine erneute Ausnahme solle nun aber verzichtet werden. Im Bereich des Fernverkehrs seien das UVEK und die EFV zudem bereits daran, geeignete Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB zu prüfen. Beim touristischen Verkehr schliesslich sei keine finanzielle Unterstützung angebracht.

Die beiden Räte diskutierten die Motionen in der Sommersession 2021. Der Ständerat nahm sie mit 36 zu 3 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Im Nationalrat, wo die Motion zusammen mit der Motion der KVF-NR zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise behandelt wurde, argumentierten Kurt Fluri (fdp, SO) und Jon Pult (sp, GR) für die Kommission, dass die Transportunternehmen des Orts- und des touristischen Verkehrs teilweise keine Reserven mehr hätten und daher keine weiteren Ausfälle mehr verkraften könnten. Benjamin Giezendanner argumentierte im Namen der ablehnenden Minderheit, dass sich der Ortsverkehr und der touristische Verkehr von selber wieder erholen würden. Ausserdem sei es sinnvoll, wenn das Angebot im touristischen Verkehr nun etwas zurückgehe und sich damit Angebot und Nachfrage wieder einpendelten. Es könne nicht angehen, «dass man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert». Der Fernverkehr schliesslich könne sich auf seine Reserven stützen. Die Mehrheit des Nationalrates war aber anderer Ansicht und wollte die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Er nahm die Motion mit 134 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion sowie von einem FDP-Mitglied.¹⁶

MOTION

DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beschliessen in der Wintersession 2021 bei den Beratungen zum zweiten Massnahmenpaket zur **Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** die **Abschreibung zweier identischer Motionen** (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593), die eine solche Unterstützung gefordert hatten und von den Räten in der Sommersession 2021 angenommen worden waren.¹⁷

POSTULAT

DATUM: 28.02.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Josef Dittli (fdp, UR) verlangte Ende 2021 vom Bundesrat, eine **Definition des <<touristischen Verkehrs>>** vorzulegen. Diese Definition müsse erarbeitet werden, damit der touristische Verkehr systematisch erfasst werden könne und dieser darauf aufbauend sein Potential für den öffentlichen Verkehr und für die Tourismusdestinationen weiter entfalten könne. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates; der Ständerat stimmte ihm in der Frühjahressession 2022 stillschweigend zu.¹⁸

POSTULAT

DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Christophe Clivaz (gp, VS) forderte im Mai 2020 eine **nationale Strategie für eine bessere Erschliessung der Tourismusregionen durch den öffentlichen Verkehr**. Clivaz argumentierte, dass der touristische Verkehr zu überlasteten Strassen und einem hohen CO₂-Ausstoss führe. Eine bessere Erschliessung der Tourismusgebiete würde diese Probleme entschärfen. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats. Er vertrat die Ansicht, dass die Tourismusregionen mit dem Ausbauschnitt 2035 des STEP und den bereits jetzt vorhandenen Verbindungen, wie beispielsweise dem «Andermatt Snow Express», schon gut erschlossen seien und ein neues Gesamtkonzept daher nicht opportun erscheine. Die grosse Kammer sah dies indes anders und stimmte dem Postulat in der Sommersession 2022 mit 120 zu 63 Stimmen bei 7 Enthaltungen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion sowie einem Mitglied der Mitte-Fraktion.¹⁹

Schifffahrt**BERICHT**

DATUM: 06.07.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juli 2016 wurde ein Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses Merlini (fdp, TI) zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** herausgegeben. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine partielle Liberalisierung in der Personenschifffahrt nur vorgenommen werden könnte, wenn das bilaterale Abkommen mit Italien neu verhandelt würde, denn in diesem ist ein exklusives Konzessionsrecht festgehalten. Für eine höhere touristische Attraktivität der Schifffahrt auf dem Langensee sei vor allem die Wiederaufnahme gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen dem Tessin und den benachbarten italienischen Gebieten entscheidend. Auf Ministerebene sei zudem ein Memorandum of Understanding unterzeichnet worden, welches die Einsetzung einer binationalen Arbeitsgruppe beinhalte.²⁰

POSTULAT

DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat mit einem Bericht zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** im Juli 2016 dem Postulat Merlini (fdp, TI) entsprochen hatte, wurde das Postulat im Juni 2017 im Rahmen der Beratungen zum Bericht «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2016» als erfüllt abgeschrieben.²¹

Luftfahrt**VERORDNUNG / EINFACHER**

BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 12.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a exprimé le souhait de réglementer par voie d'ordonnance, donc de manière générale, les **atterrissages d'aéronefs à moteur en dehors des aérodromes** (atterrissages en campagne), et par conséquent de supprimer le régime d'autorisation spéciale auquel ils sont actuellement soumis. Il a mis en consultation un projet de réglementation censé concilier, d'une part, les intérêts économiques de l'aviation et, d'autre part, les impératifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Les atterrissages en campagne, qui concernent presque exclusivement les hélicoptères, ont en effet suscité de vives polémiques, ces dernières années, opposant les professionnels de l'aviation et du tourisme aux organisations de protection de l'environnement, sur fond de développement de l'hélicoptère notamment.²²

Post und Telekommunikation

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.²³

-
- 1) OFT, communiqué de presse, 15.12.03.
 - 2) FF, 2004, p. 827 ss.
 - 3) BO CE, 2005, p. 1175 ss.; DETEC, communiqué de presse, 26.10.05.
 - 4) AB NR, 2006, S. 425 ff., 1057 und 1145; AB SR, 2006, S. 459 ff. und 617; BBl, 2006, S. 5869 ff.
 - 5) BO CE, 2006, p. 173 s.; BO CN, 2007, p. 1095 ss.
 - 6) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)
 - 7) AB SR, 2020, S. 151 f.
 - 8) AB NR, 2020, S. 1139
 - 9) AB SR, 2020, S. 1259 f.
 - 10) AB NR, 2020, S. 2632 ff.
 - 11) AB NR, 2018, S. 63 f.
 - 12) AB SR, 2021, S. 270 ff.
 - 13) AB NR, 2021, S. 1043; Medienmitteilung FK-NR vom 12.5.21
 - 14) AB NR, 2015, S. 1877.
 - 15) Po. 15.3707
 - 16) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 630 f.
 - 17) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
 - 18) AB SR, 2022, S. 10
 - 19) AB NR 2022, S. 541 f.
 - 20) Bericht BR zum Postulat Merlini 14.3467
 - 21) AB NR, 2017, S. 1022 ff.
 - 22) FF, 2010, p. 6052; NZZ, 9.9.10; OFAC, communiqué de presse, 8.9.10.
 - 23) AB NR, 2019, S. 835 f.