

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Allemann, Evi (sp/ps, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2008 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	2
Post und Telekommunikation	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
POG	Postorganisationsgesetz
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
PG	Postgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
LOP	Loi sur l'organisation de la Poste
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
LPO	Loi sur la poste

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Abstimmung zur "Milchkuh-Initiative", die wie ein Damokles-Schwert über dem **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** gehangen hatte und überraschend deutlich abgelehnt worden war, nahm der Nationalrat als Zweitrat die Debatte über den NAF auf. Die KVF-NR beantragte dem Rat Eintreten auf die Entwürfe 1, 3 und 4, aber Nichteintreten auf den Entwurf 2, dem Bundesgesetz zum NAF. Der Nichteintretensantrag folgte automatisch aus der Ablehnung in der Kommissionsabstimmung: Kommissionsmitglieder von rechts lehnten den Entwurf wegen der enthaltenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab und Kommissionsmitglieder von links stimmten wegen den zu hohen Kosten für die Bundeskasse gegen den Entwurf. Eine Minderheit Burkart (fdp, AG) verlangte Eintreten auf Entwurf 2 und eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte die Vorlagen 1 bis 4 mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen, an den Bundesrat zurückweisen. Der Antrag Burkart wurde einstimmig angenommen, der Antrag Rytz mit 141 gegen 51 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt. In der folgenden Debatte zum Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF wurden Anträge aus allen Richtungen abgelehnt: Erfolglos verlangte Jürg Grossen (glp, BE) mit seinen Anträgen zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen, dass die Abgabe sich an der Leistung orientiere und dass eine bestimmte Marktdurchdringung durch die E-Mobilität gegeben sein müsse, bevor die Abgabe in Kraft trete. Die Anträge von Evi Allemann (sp, BE), welche die Schonung der Bundeskasse beabsichtigten, wurden ebenso abgelehnt wie die Anträge von Ulrich Giezendanner (svp, AG) oder Walter Wobmann (svp, SO). Die Annahme der Mehrheitsanträge führte dazu, dass in der umstrittenen Frage der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags die Erhöhung um 4 Rappen gemäss Ständerat angenommen wurde, bei der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge aber eine Differenz zum Ständerat geschaffen wurde: Hatte dieser eine Zweckbindung von "maximal" 60% nach zwei Jahren beschlossen, so entschied der Nationalrat für "fix" 60% sofort bei Inkrafttreten. Weiter beschloss die grosse Kammer, dass der Strassenfonds bei grösseren Sparprogrammen des Bundes nicht angetastet wird. Der Rat verwehrte dem Bundesrat zudem die Kompetenz zur Anpassung der Benzinsteuern an die Teuerung. Dem Entwurf 1 wurde schliesslich mit 132 zu 62 Stimmen zugestimmt und die weiteren Entwürfe wurden ebenfalls deutlich angenommen. Aussergewöhnlich war das Abstimmungsresultat zum Netzbeschluss (Entwurf 3): 150 Ja-Stimmen standen 43 Enthaltungen aus den Reihen von SP und Grünen gegenüber.

Im Rahmen der Debatte zum NAF wurden zwei weitere Geschäfte behandelt: Zum Einen die Motion der KVF-SR 16.3009, welche vom Bundesrat bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette verlangt, zum Anderen eine Motion der KVF-NR 16.3349, welche ein Reporting über die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken verlangt. Die Motion zur E-Vignette war schon im März im Ständerat angenommen worden und fand auch im Nationalrat eine Mehrheit, obschon Befürchtungen um eine Verletzung der Privatsphäre geäussert wurden. Die Motion zum Reporting über die Kosten der Netzbeschluss-Strecken war im Zusammenhang mit dem NAF insofern wichtig, als zwischen den Kantonen und dem ASTRA Uneinigkeit über die Kosten bestand und diese Kosten, sollte der Netzbeschluss im NAF integriert sein, auch im Rahmen des NAF gedeckt werden sollten. Das ASTRA sah Kosten in der Höhe von CHF 105 Mio. auf die Bundeskasse zu kommen, die Kantone gingen jedoch von Kosten von nur CHF 35 Mio. aus. Mit dem Reporting sollten die effektiven Kosten bestimmt werden. Im Nationalrat wurde die Motion angenommen.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat diskutierte in der Herbstsession 2016 die verbliebenen zwei Differenzen zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**. Die KVF-NR hatte dem Rat das Festhalten an den bisherigen Entscheiden beantragt, die Minderheit Allemann (sp, BE) wollte aber dem Ständerat nachgeben und das Wort "maximal" in die Zweckbindungs-Bestimmung zur Mineralölsteuer aufnehmen. Die Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte wie Bundes- und Ständerat den Teuerungsausgleich für die Mineralölsteuer einführen. Beide Minderheiten fanden im Rat keine Mehrheit: Der Antrag Allemann wurde mit 124 zu 61 Stimmen verworfen, die Minderheit Candinas

unterlag dem Mehrheitsantrag mit 106 zu 79 Stimmen (keine Enthaltungen). Damit wurde noch keine Einigung mit der kleinen Kammer erzielt.²

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.³

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.⁴

Post und Telekommunikation

Lors de la **discussion par article** de la **LPO** (loi sur la poste), le plénum a tout d'abord refusé, par 107 voix contre 64, d'obliger les entreprises postales à conclure des conventions collectives de travail avec leurs employés, ainsi que l'a proposé une minorité Pedrina (ps, TI). Une proposition radicale visant à obliger La Poste à mettre ses infrastructures à disposition de ses concurrents privés a également été rejetée, par 126 voix contre 41. Par 94 voix contre 61, les députés ont refusé de conditionner l'utilisation des cases postales par les concurrents de La Poste au respect des dispositions de la convention collective de cette dernière, ainsi que l'a demandé une minorité Simoneschi-Cortesi (pdc, TI). La CTT-CN a proposé d'attribuer la concession pour le service universel par une procédure d'appel d'offres, comme cela se fait pour les télécommunications. Par 84 voix contre 82, le plénum a préféré s'en tenir à la solution retenue par le Conseil fédéral et le Conseil des Etats, considérant que, à l'instar des télécommunications, aucun concurrent de l'opérateur historique n'étant susceptible de présenter une offre, une telle procédure serait inutile et coûteuse. Par 87 voix contre 85, la chambre basse a suivi sa commission, en introduisant une garantie générale de la distribution à domicile cinq jours par semaine dans tous les lieux habités à l'année, excluant ainsi les exceptions proposées par le Conseil fédéral. Toujours sur proposition de sa commission, elle a décidé de garantir l'accessibilité des prestations du service universel dans toutes les régions du pays à une « distance raisonnable ». Par 97 voix contre 74, les députés ont inscrit dans la loi le droit de participation des communes en matière de détermination du réseau de points d'accès aux services postaux, selon une proposition Weber-Gobet (pcs, FR). À la suite du Conseil des Etats, mais contre l'avis de la majorité de la CTT-CN, le Conseil national a approuvé, par 102 voix contre 69, la suppression de la limitation dans le temps de l'aide à la presse, selon une proposition Allemann (ps, BE). Cette aide a d'ailleurs été revue à la hausse, qu'elle soit destinée à la presse régionale et locale (de CHF 20 à 30 millions) ou à la presse associative (de CHF 10 à 20 millions). Concernant la libéralisation, le plénum a suivi la majorité de la CTT en décidant, par 102 voix contre 82, de biffer la suppression du monopole de La Poste sur les lettres d'un poids égal ou inférieur à 50 grammes et de charger le Conseil fédéral de présenter, dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur de la LPO, un rapport sur les conséquences de l'ouverture du marché jusqu'à 50 grammes en Suisse et de la libéralisation complète en Europe, ainsi que des mesures pour le développement futur du marché postal. Au vote sur l'ensemble, les députés ont adopté la LPO, par 152 voix contre 26, ces dernières provenant presque exclusivement du groupe PLR.

Lors de l'examen de la **LOP** (loi sur l'organisation de La Poste) (09.050), le plénum a tout d'abord rejeté des propositions socialistes visant à ce que La Poste conserve le statut d'établissement autonome de droit public et que la Confédération en demeure l'unique propriétaire. Une minorité rose-verte de la CTT-CN a en outre proposé de transformer Postfinance en une véritable banque postale. Les députés ont rejeté cette proposition par 101 voix contre 67. Ils n'ont pas non plus souhaité que La Poste conserve la propriété de la totalité des actions de Postfinance SA, décidant au contraire, par 125 voix contre 61, d'ouvrir son capital tout en garantissant à La Poste une majorité de sièges et de voix au conseil d'administration. La chambre basse a par ailleurs adopté plusieurs modifications formelles proposées par la CTT-CN, ainsi qu'un amendement précisant que les deux lois entreraient en vigueur simultanément. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la LOP, par 97 voix contre 83.

1) AB NR, 2016, S. 1067 ff.; AB NR, 2016, S. 1090 ff.; AZ, NZZ, TA, TG, 16.6.16

2) AB NR, 2016, S. 1460 ff.; AZ, NZZ, 22.9.16

3) AB NR, 2018, S. 308

4) BO CN, 2008, p. 178 ss.