

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Birrer-Heimo, Prisca (sp/ps, LU) NR/CN, Mazzone, Lisa (gp/verts, GE) NR/CN
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
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2011 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 27.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2017 behandelte der Nationalrat die Motion Ettlín (cvp, OW). Der Motionär hatte in der im Rahmen von FABI in Kraft getretenen Beschränkung des Fahrkostenabzugs eine **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern** ausgemacht, die er mittels Motion aufheben wollte. Der Ständerat hatte die Motion im September 2016 angenommen. Die nationalrätliche Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK-NR) beantragte ihrem Rat, eine abgeänderte Fassung der Motion anzunehmen. Diese Fassung sah vor, dass der Bundesrat gesetzliche Änderungen vorschlagen würde, damit auf Verwaltungsebene ein Einkommensteil für die Nutzung des Geschäftsfahrzeugs für den Arbeitsweg mit den 9,6 Prozent des Fahrzeugkaufpreises für die private Nutzung des Geschäftsfahrzeugs mitabgegolten werden kann. Die vorgeschlagene Lösung soll erreichen, dass der administrative Aufwand für KMU und die steuerliche Belastung für Inhaber eines Geschäftsfahrzeugs entscheidend kleiner würde. Eine Kommissionsminderheit Birrer-Heimo (sp, LU) beantragte dem Rat die Ablehnung der Motion und berief sich dabei auf den Volkswillen, der in der Abstimmung über FABI eine Begrenzung des Pendlerabzugs für alle Steuerpflichtigen gleichermaßen zum Ausdruck gebracht habe. Wie schon in der Debatte im Ständerat versuchte auch Finanzminister Maurer, den Rat zur Ablehnung der Motion zu bewegen. Mit 121 Stimmen aus den bürgerlichen Fraktionen gegen 57 Stimmen von SP, Grünen und GLP (bei 6 Enthaltungen) nahm der Rat jedoch die Fassung seiner WAK an.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer Standesinitiative von Genf bezüglich **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** 2016 im Ständerat keine Folge gegeben worden war, gab im Juni 2017 auch der Nationalrat keine Folge. Eine Minderheit Mazzone beantragte zwar die Annahme der Standesinitiative, unterlag in der Abstimmung aber mit 43 zu 130 Stimmen (11 Enthaltungen).²

MOTION
DATUM: 29.05.2018
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat hatte im Mai 2018 über die Motion der KVF-SR betreffend die **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern** zu entscheiden. Eine Mehrheit der KVF-NR beantragte, dem Ständerat zu folgen und die Motion anzunehmen. Eine Minderheit Birrer-Heimo (sp, LU) wollte die Motion hingegen ablehnen, da sie «zu gravierenden Verzerrungen und zu nichtnachvollziehbaren unterschiedlichen Steuerbelastungen» führe und das Gebot der Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen verletze. Auch Bundesrat Maurer bat im Rat darum, das Geschäft «schicklich zu beerdigen». Mit der gegenwärtigen Lösung sei der administrative Aufwand bereits etwas verkleinert und das System habe sich so schon eingespielt. Mit der Motion würden nur neue Ungerechtigkeiten geschaffen. Diese Bedenken teilten nur die SP, die Grünen, die Grünliberalen und einzelne Stimmende aus der CVP: Mit 117 zu 65 Stimmen (1 Enthaltung) nahm der Nationalrat die Motion an.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbaustritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbaustritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbaustrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbaustrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte

beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschnitt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee-Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor.

Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschnitt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbauschnittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Ausbauschnitt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher-Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergtunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbauschnitt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.⁴

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Lisa Mazzone (gp, GE) nahm 2017 ein Anliegen auf, welches Jugendliche auf der Online-Plattform engage.ch, die vom Dachverband Schweizer Jugendparlamente betrieben wird, eingebracht hatten. Mit einer Motion forderte sie die **Schliessung eines Autobahnabschnitts für den motorisierten Verkehr an mindestens einem Sonntag pro Jahr**. Autofreie Sonntage hätten in der Schweiz eine lange Tradition, würden als positives Erlebnis aufgenommen und könnten grössere Bevölkerungskreise für Klimaschutzmassnahmen sensibilisieren.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Sperrung eines Autobahnabschnitts zu Ausweichverkehr führe, was sowohl der Umwelt als auch der Verkehrssicherheit abträglich sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation und lehnte die Motion im September 2019 mit 133 zu 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.⁵

Post und Telekommunikation

Zum verlustreichen **Fastweb-Engagement** der Swisscom liess der Bundesrat auf die Frage Birrer-Heimo (sp, LU) verlauten, als Eignervertreter der Swisscom davon auszugehen, dass deren Auslandbeteiligungen künftig wieder zu ihrer Wertsteigerung und nicht zu ihrer Schwächung beitragen werde. Im Dezember gab Swisscom bekannt, im laufenden Geschäftsjahr bei Fastweb eine Wertberichtigung von CHF 1,6 Mrd. vorzunehmen und dadurch den Konzerngewinn mit CHF 1,2 Mrd. zu belasten.⁶

1) AB NR, 2017, S. 15 ff.

2) AB NR, 2017, S. 1179

3) AB NR, 2018, S. 627 f.

4) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBI, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19

5) AB NR, 2019, S. 1709 f.

6) AB NR, 2011, S. 166; NZZ, 8.3.11, Presse vom 15.12.11.

INTERPELLATION / ANFRAGE

DATUM: 15.12.2011
SUZANNE SCHÄR