

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Bischof, Pirmin (mitte/centre, SO) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Ackermann, Marco  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

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

## Abkürzungsverzeichnis

<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>CST</b>	Cargo sous terrain

---

<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>CST</b>	Cargo sous terrain

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Ständerat** als Erstrat über das **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Er stimmte dabei im Grossen und Ganzen der Vorlage des Bundesrates zu, wich aber in einigen wenigen Punkten von der bundesrätlichen Version ab.

Die Eintretensdebatte war geprägt von lobenden Worten seitens der Bürgerlichen für das geplante Projekt «Cargo sous terrain» (CST), wobei der Ständerat ja nur über die dafür nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu befinden hatte. Das Projekt wurde als «innovativ» (Wicki (fdp, NW), Engler (mitte, GR), Knecht (svp, AG)), «exzellent» (Français (fdp, VD)) und «historisch» (Bischof (mitte, SO)) bezeichnet – die übrigen Fraktionen blieben in der Eintretensdebatte ohne Wortmeldungen. Verkehrsministerin Sommaruga würdigte das Projekt ebenfalls und unterstrich, dass es beim vorliegenden Gesetzesvorhaben nicht darum gehe, dieses Infrastrukturprojekt selber zu erschaffen. Es sei vielmehr ein Ermächtigungsgesetz, damit von privater Seite her gebaut werden könne. Zudem müsse diese neue Infrastruktur mit der bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur optimal abgestimmt werden. Das Gesetz regle folglich die Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb der unterirdischen Gütertransportanlage sowie für den Betrieb von Transportfahrzeugen. Gemäss dem Gesetzesentwurf sollen unterirdische Gütertransportanlagen in den Sachplan Verkehr des Bundes Eingang finden, und zwar als eigenständiger Teil. Damit werde unter anderem die Koordination unter den beteiligten Kantonen gewährleistet. Sommaruga betonte auch, dass das vorliegende Gesetz nicht extra für CST gemacht worden sei. Das Gesetz gelte vielmehr für jeden Projektträger, der einen unterirdischen Gütertransport bereitstellen wolle. Auch müssten die angebotenen Transportdienstleistungen diskriminierungsfrei zugänglich sein. Bei Streitigkeiten rund um diese Diskriminierungsfreiheit solle die Railcom – die Regulierungsbehörde für den Eisenbahnverkehr in der Schweiz – zuständig sein. Schliesslich solle über eine Spezialgesetzgebung sichergestellt werden, «dass über die gesamte Lebensdauer der Anlage hinweg eine Schweizer Mehrheit an deren Eigentum besteht».

Im Rahmen der Detailberatung wich die kleine Kammer in vier Punkten von der Vorlage des Bundesrates ab. Diese Punkte betrafen die Themen Diskriminierungsverbot, öffentliche Auflage des Baugesuchs, die Stellungnahme der Kantone zum Baugesuch und den Rückbau der Infrastruktur.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen und einer Enthaltung angenommen.<sup>1</sup>

#### Strassenverkehr

MOTION  
DATUM: 26.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Pirmin Bischof (mitte, SO) forderte im Juni 2022 mit einer Motion die **Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe**. Ständerat Bischof argumentierte, dass nur ein Teil der jüngsten Steigerung der Treibstoffpreise auf die internationale Lage zurückzuführen sei; ein guter Teil liege an der fehlenden Transparenz über die Treibstoffpreise in der Schweiz, die es laut Preisüberwacher Stefan Meierhans den Erdölfirmen ermögliche, grosse Gewinne zu erzielen. Abhilfe schaffen würde gemäss Bischof ein Preisrechner, wie ihn beispielsweise Österreich bereits vor einigen Jahren eingeführt habe. Dort gebe es für alle Tankstellen eine Preismeldepflicht, die es den Konsumentinnen und Konsumenten erlaube, rasch und unkompliziert die günstigste Tankstelle in der Umgebung zu finden.

Der Bundesrat lehnte die Motion mit einer allgemein gehaltenen Begründung zur Teuerungsthematik ab. Der Vorstoss wurde im Rahmen der ausserordentlichen Session zur Kaufkraft in der Herbstsession 2022 behandelt. Motionär Bischof bewarb sein Anliegen mit dem Hinweis, dass ein Preisrechner keine Mehrausgaben oder Mindereinnahmen bedeute, sondern lediglich mehr Transparenz schaffe. Der Bund müsse höchstens die Kosten für die Bereitstellung dieses Rechners zahlen, diese seien aber sehr niedrig. Wirtschaftsminister Parmelin hingegen sah keinen Anlass für die Einführung eines solchen Preisrechners. Zum einen würde die Einführung dieses Instruments eine Gesetzesänderung bedingen, welche Zeit brauche. Der Preisrechner würde demnach nichts gegen die aktuell hohen Preise nützen. Zum anderen bringe die Verpflichtung zur Meldung der tagesaktuellen Treibstoffpreise einen grossen

administrativen Mehraufwand für die Tankstellen mit sich. Zudem habe eine Studie von Ecoplan ergeben, dass der entsprechende Handlungsbedarf nicht offensichtlich sei und dass die Spareffekte für die Autofahrenden marginal ausfallen würden. Die kleine Kammer nahm die Motion jedoch mit 25 zu 18 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Die Mitte-, die Grüne- und die SP-Fraktionen stimmten für das Anliegen.<sup>2</sup>

#### MOTION

DATUM: 14.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Analog zur Motion Bischof (mitte, SO; Mo. 22.3804) forderte auch die WAK-NR im August 2022 die **Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe**. Eine solche Plattform wirke gegen willkürliche Preiserhöhungen an der Zapfsäule, da der Wettbewerb zwischen den Tankstellen besser spielen könne, und sei effizient. Die Kommission wies auch auf die Ausführungen von Preisüberwacher Stefan Meierhans hin, wonach die Benzinpreise an der Tankstelle bis zu ihrem Spitzenwert im Juni 2022 stärker gestiegen und danach langsamer gesunken seien als der Rohölpreis. Eine Kommissionsminderheit um Thomas Aeschi (svp, ZG) beantragte die Ablehnung der Motion, und auch der Bundesrat trat mit einer sehr allgemein gehaltenen Stellungnahme zu den Energiepreisen und zur allgemeinen Teuerung für eine Ablehnung der Motion ein.

In der Wintersession 2022 befasste sich der Nationalrat mit dem Vorstoss. Nachdem Kommissionssprecherin Michaud Gigon (gp, VD) das Anliegen der Motion vorgestellt hatte, merkten Minderheitssprecher Aeschi und einige weitere Nationalräte an, dass der TCS unterdessen einen Online-Preisrechner eingerichtet habe, der täglich aktualisiert werde. Es sei nicht sinnvoll, ein private Lösung nun durch ein staatliches Angebot zu konkurrenzieren, zumal diese staatliche Lösung auch nicht ohne Kostenfolgen für den Staat bleiben werde. Wirtschaftsminister Parmelin erläuterte die ablehnende Haltung des Bundesrates und betonte, dass ein solcher Preis-Rechner kein geeignetes Mittel darstelle, um Haushalte gezielt zu entlasten. So sei die Wirkung eines solchen Rechners ungewiss und es werde von einer langen Umsetzungsdauer ausgegangen, da die gesetzliche Grundlage für einen solchen Preisvergleich fehle. Parmelin rechnete auch mit einem gewissen bürokratischen Aufwand für die Tankstellen und die öffentliche Hand. Zudem verwies auch der Wirtschaftsminister auf die erwähnten privaten Angebote.

Anschliessend schritt der Rat zur Abstimmung. Nach einer Pattsituation (91 zu 91 Stimmen bei 8 Enthaltungen) wurde die Motion mit Stichentscheid der Präsidentin Irène Kälin (gp, AG) angenommen. Während sich die Fraktionen der SP, der GLP und der Grünen geschlossen für die Motion aussprachen, stimmten die SVP- und die FDP.Liberalen-Fraktion geschlossen dagegen. Die Mitte-Fraktion zeigte sich gespalten.<sup>3</sup>

#### MOTION

DATUM: 15.06.2023  
MARCO ACKERMANN

Auf die **Einführung eines Online-Preisrechners für Treibstoffe** nach österreichischem Vorbild wollte der **Ständerat** in der Sommersession 2023 verzichten. Entgegen dem äusserst knappen nationalrätlichen Entscheid stimmte der Ständerat mit 32 zu 9 Stimmen klar gegen eine entsprechende Motion der WAK-NR. In der vorberatenden WAK-SR war die Entscheidung noch deutlich knapper ausgefallen. Während sich sechs Mitglieder gegen die Motion ausgesprochen hatten, plädierten fünf (bei einer Enthaltung) für eine Annahme. Die Mehrheit der Kommission war der Meinung, dass es nicht Aufgabe des Staates sei, eine solche Vergleichsplattform aufzugleisen. Kommissionssprecher Martin Schmid (fdp, GR) verwies im Rat zudem auf die inzwischen wieder gesunkenen Treibstoffpreise sowie auf die entsprechende private Lösung, welche vom TCS lanciert worden war. Beat Rieder (mitte, VS), der mit seinem Einzelantrag die Minderheit aufgenommen hatte, war von der staatlichen Lösung nach österreichischem Vorbild hingegen überzeugt und plädierte für mehr Wettbewerb im Treibstoffmarkt. Die TCS-Plattform weise noch erhebliche Mängel auf, etwa in Bezug auf Echtzeitdaten und Vollständigkeit, weshalb es einer Intervention des Bundes bedürfe. Während eine gleichlautende Motion Bischof (Mo. 22.3804; mitte, SO) im Ständerat im Herbst 2022 noch angenommen worden war, war die vorliegende Motion mit dem ablehnenden Votum erledigt.<sup>4</sup>

1) AB SR, 2021, S. 380 ff.; CdT, NZZ, 2.6.21

2) AB SR, 2022, S. 903 ff. (22.9013); AB SR, 2022, S. 915

3) AB NR, 2022, S. 2378 ff.

4) AB SR, 2023, S. 653 ff.; Medienmitteilung WAK-SR vom 28.3.23