

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) SR/CE
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

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	4
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	5

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VRV	Verkehrsregelnverordnung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sowohl Ständerat als auch Nationalrat befassten sich in der Herbstsession 2021 je ein zweites Mal mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Danach blieb noch eine **Differenz** zwischen den Räten bestehen. Diese betraf das Vorgehen bei Enteignungen. Während die Mehrheit des Nationalrats darauf pochte, dass eine Enteignung nur dann möglich sein solle, wenn keine Interessen des Bundes oder von bundesnahen Unternehmungen, insbesondere den SBB, tangiert werden, war der Ständerat mehrheitlich der Ansicht, dass ein solcher Passus im Gesetz nicht angebracht sei. Thierry Burkart (fdp, AG) illustrierte die Haltung des Ständerates in dieser Sache mit den folgenden Worten: «Einerseits kann eine solche Regelung natürlich dem Erfolg der Erstellung von Cargo sous terrain (CST) sehr abträglich sein, und andererseits würde man hier auch eine Privilegierung von einzelnen Wirtschaftssubjekten – bundesnahe Betriebe sind auch Wirtschaftssubjekte – vornehmen [...], was meines Erachtens nicht zulässig wäre.» Die beiden Räte werden in der Wintersession 2021 versuchen, diese letzte Differenz auszuräumen.¹

MOTION
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelöhrs der südlichen deutschen Rheintalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüßte seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.²

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die pandemiebedingten Schwierigkeiten der privaten **Reisebusbranche** standen im Zentrum einer Motion der KVF-NR, welche in der Frühjahressession 2021 vom Ständerat behandelt wurde. Die vom Nationalrat gutgeheissene Motion verlangte vom Bundesrat, eine Vorlage zu erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste in dieser Branche zu verhindern.

Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte für die Mehrheit der KVF-SR, dass die Kommission grosses Verständnis für das Anliegen habe. Das Parlament habe aber mittlerweile – die Motion wurde bereits im Sommer 2020 eingereicht – mit den Härtefallmassnahmen und der Covid-Gesetzgebung die Voraussetzungen geschaffen, um die betroffenen Branchen zu unterstützen.

Thierry Burkart (fdp, AG), seines Zeichens Zentralpräsident des ASTAG, erläuterte die Lage aus Sicht der Carunternehmungen. Die Branche stehe quasi am Abgrund. Die Gelder aus der Härtefallregelung kämen zu langsam und reichten nicht aus. Ausserdem seien sie von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Er sehe mit der Anpassung des Covid-19-Gesetzes in der Frühlingssession 2021 jedoch Licht am Horizont. Er sei guten Mutes, dass mit den darin enthaltenen Regulierung Abhilfe geschaffen werde, weshalb er seinen Minderheitsantrag auf Annahme der Motion zurückziehe. Anschliessend lehnte der Nationalrat die Motion stillschweigend ab.³

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 CO₂-Ausstosses bei der Tarifberechnung kämen für ihn nicht in Frage. Verkehrsministerin Sommaruga beschwichigte, 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.⁴

MOTION

DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstützte die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgegleist ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.⁵

MOTION

DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat revidierte im Jahr 2020 die VRV in Umsetzung der Motion Burkart (fdp, AG) betreffend das **Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen**. Ab dem 1.1.2021 ist dieses nun bei Kolonnenverkehr gestattet. Der Bundesrat beantragte daher die **Abschreibung** der Motion. Diesem Ansinnen stimmten die beiden Parlamentskammern in der Sommersession 2021 zu.⁶

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate im Jahr 2020 die **Abschreibung der Motion Burkart (fdp, AG) betreffend die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger**. Die Regierung hatte die VRV auf den 1.1.2021 in Umsetzung der Motion entsprechend angepasst. Die beiden Räte stimmten der Abschreibung in der Sommersession 2021 diskussionslos zu.⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 25.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ASTRA veröffentlichte im Sommer 2021 Zahlen zum Verkehrsaufkommen im von der **Corona-Pandemie** geprägten Jahr **2020**. Aufgrund der von den Behörden angeordneten Massnahmen (beispielsweise Homeoffice, Schliessung von Freizeitangeboten) gab es auf den Nationalstrassen deutlich **weniger Verkehr und weniger Stau** zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 18 Prozent ab; die Stautunden nahmen sogar um rund einen Drittel ab. Inzwischen haben der Verkehr und die Stautunden jedoch wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Um den Verkehr wieder flüssiger zu gestalten, plant das ASTRA die Umsetzung verschiedener Massnahmen. So werde beispielsweise das Verkehrsmanagement bei den Ein- und Ausfahrten der Nationalstrassen mit einer Regelung der Geschwindigkeit und einer so genannten Rampendosierung – der Steuerung des Verkehrsflusses durch ein Ampelsystem – verbessert. Zudem solle auch die Schnittstellenproblematik (insbesondere die Staufahrt) zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz entschärft werden, wie der Bundesrat bereits im Bericht in Erfüllung eines Postulates Burkart (fdp, AG) angekündigt hatte.⁸

POSTULAT
DATUM: 10.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ARE präsentierte im Dezember 2021 die **Gesamtsicht zum Langsamverkehr** in Erfüllung der Postulate Burkart (fdp, AG; Po. 18.4291) und Candinas (mitte, GR; Po. 15.4038). In diesem Bericht wurde analysiert, wie eine optimale Nutzung der Verkehrsflächen sichergestellt und wie das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden des Langsamverkehrs (bspw. Fussgänger, Velo- und E-Bikefahrende) verbessert werden kann. Der Bundesrat kam im Bericht zum Schluss, dass er sich bei den weiteren Arbeiten auf dem Gebiet des Langsamverkehrs an den Zielen der Nachhaltigkeit und der Verkehrssicherheit orientieren wolle. Zudem beabsichtigte er, einfachere und nachvollziehbare Regelungen für die Nutzung der Verkehrsflächen zu schaffen. Demnach soll das Trottoir Personen, die zu Fuss unterwegs sind, sowie kleineren Fahrzeugen, die ohne elektrischen Antrieb ausgestattet sind, vorbehalten bleiben. Veloverkehrsflächen hingegen sollen für Fahrräder, E-Bikes sowie rein elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge zugelassen sein, wobei schnelle E-Bikes neu auch auf der Strasse verkehren dürfen. Zudem sollte die Verwendung von grösseren Elektrofahrzeugen (bis zu einem maximalen Gewicht von 450kg) erleichtert werden: Diese Fahrzeuge sollen neu auch auf den Veloverkehrsflächen unterwegs sein dürfen, wenn sie nicht schneller als 25km/h fahren. Ergänzend wurde das UVEK damit beauftragt, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsrechts zu erarbeiten.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionssprecher Thierry Burkart (fpd, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Straffrahmen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut

der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.¹⁰

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga. Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.¹¹

POSTULAT
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den

Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.¹²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BERICHT
DATUM: 21.10.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Herbst 2020 veröffentlichte der Bundesrat seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats** Burkart (fdp, AG) betreffend die **Schnittstellen zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz**. Er erörterte, dass es tatsächlich an den Übergängen zwischen Autobahnen und lokalen Strassennetzen vermehrt zu Staus komme, und zwar insbesondere in den grösseren Agglomerationen. Um die Verkehrsüberlastung an solchen Stellen zu minimieren, plane der Bundesrat einige gewichtige Massnahmen: Für die Optimierung des Verkehrsmanagements an den Schnittstellen sollen die einzelnen Verkehrsmittel stärker aufeinander abgestimmt und verknüpft werden. Auch müsse an diesen Problemstellen der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr weiter gefördert werden. Schliesslich sollen die Siedlungs- und die Mobilitätsentwicklung noch besser aufeinander abgestimmt werden. Um diese Massnahmen umzusetzen, sollen Bund, Kantone und Gemeinden ihre finanziellen Mittel noch effizienter auf diese Schnittstellenproblematik hin ausrichten. Der Bund werde auch prüfen, ob allenfalls Gesetze oder Verordnungen angepasst werden müssen, um diese Massnahmen umzusetzen.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2021 der **Abschreibung** des Vorstosses «**Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen**» von Thierry Burkart (fdp, AG) zu, nachdem der Bundesrat den entsprechenden Postulatsbericht im Herbst 2020 veröffentlicht hatte.¹⁴

MOTION
DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionenmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.¹⁵

MOTION
DATUM: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** befasste sich in der Sommersession 2022 mit einer **Motion der KVF-NR zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Fahrzeugen im öffentlichen Busverkehr**.

Mathias Zopfi (gp, GL) erinnerte namens der KVF-SR daran, dass im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen war, die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr aufzuheben und die entsprechenden Einnahmen in die Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern zu stecken. Diesem Anliegen wolle die vorliegende Motion doch noch zum Durchbruch verhelfen. Die Motion sei aber nicht nur für die Klimapolitik wichtig, sondern auch für die entsprechende Branche, welche Planungssicherheit beim Erwerb von neuen Fahrzeugen brauche.

Thierry Burkart (fdp, AG) äusserte sich kritisch zur Motion, hatte in der Kommission aber keinen Antrag auf Ablehnung eingereicht. Burkart bemängelte, dass diese Motion eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mit sich bringe. Der Privatverkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports brauche aber auch Anschubfinanzierungen; dort stellten sich die selben Herausforderungen beim

Übergang ins nicht-fossile Zeitalter. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga setzte sich für die Annahme der Motion ein und erläuterte, dass der Bundesrat dahingehende Bestimmungen bereits in der Vernehmlassungsvorlage zum CO₂-Gesetz post 2024 vorgesehen habe. Da kein Gegenantrag vorlag, wurde die Motion schliesslich stillschweigend angenommen.¹⁶

1) AB NR, 2021, S. 2048 ff.; AB SR, 2021, S. 1004 ff.

2) AB SR, 2022, S. 1189 f.

3) AB SR, 2021, S. 155 ff.

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

5) AB SR, 2021, S. 391 ff.

6) BBl, 2021 747

7) BBl, 2021 747

8) Medienmitteilung ASTRA vom 25.6.21

9) Bericht ARE vom 10.12.21; Medienmitteilung ARE vom 10.12.21

10) AB SR, 2022, S. 1058 ff.

11) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

12) AB SR, 2021, S. 636 ff.

13) Bericht Bundesrat vom 21.10.20; Medienmitteilung Bundesrat vom 21.10.20

14) BBl, 2021 747

15) AB SR 2021, S. 1235 ff.

16) AB SR, 2022, S. 304 ff.