

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Engler, Stefan (cvp/pdc, GR) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</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

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2013 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Post und Telekommunikation	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>PostCom</b>	Eidgenössische Postkommission

---

<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>PostCom</b>	Commission fédérale de la poste

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 21.06.2013  
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss über **Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** im Dezember 2012 um mehrere Ausbauprojekte ergänzt und mittels eines zusätzlichen Mehrwertsteuerpromilles auf CHF 6,4 Mrd. aufgestockt hatte, kam das Geschäft im Juni des Berichtjahres in den Nationalrat. Umstritten war vor allem der plafonierte Fahrkostenabzug. Der Mehrheitsantrag wollte dem ständerätlichen Vorschlag von einem Pauschalabzug von CHF 3'000 zustimmen. Eine Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte den Fahrkostenabzug dem Preis eines 2.-Klass-Generalabonnements gleichsetzen. Eine Minderheit Quadri (lega, TI) lehnte eine Plafonierung des Fahrkostenabzugs generell ab, da sie jene benachteilige, die auf das Auto angewiesen seien. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) forderte dagegen eine komplette Abschaffung des Fahrkostenabzugs, da dies ein falscher Anreiz des Staates sei. Ein Antrag Daniel Fässler (cvp, AI) verlangte einen Maximalbetrag von zehntausend Franken, während die ersten zweitausend nicht abzugsberechtigt wären. Alle Minderheits- und Einzelanträge konnten in der Abstimmung nicht gegen den Mehrheitsantrag bestehen. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) versuchte erfolglos, die vom Ständerat aufgenommene Mehrwertsteuer-Erhöhung zu verhindern. Der Nationalrat folgte dem Mehrheitsantrag für Bestätigung der Änderung der kleinen Kammer mit 125 zu 65 Stimmen. Bei der Vorlage zum Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nahm der Nationalrat mit 124 zu 65 Stimmen den Antrag Fluri (fdp, SO) an, welcher forderte, dass ab 2019 die Hälfte der gesprochenen Mitteln aus Schwerverkehrsabgabe und zweckgebundener Verbrauchssteuer bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung zur Verzinsung und Rückzahlung verwendet werden. Zum Ausbauschnitt 2025 gab es im Nationalrat drei Anträge: Eine Minderheit Quadri (lega, TI) forderte die Aufnahme von Planungsarbeiten zur Umfahrung von Bellinzona. Eine Minderheit Huber (fdp, UR) wollte den ursprünglichen, deutlich kleineren Ausbauschnitt des Bundesrates jenem des Ständerates vorziehen. Eine Minderheit Hurter (svp, SH) bat darum, die Elektrifizierung und den Ausbau der Hochrheinbahn in den ersten Ausbauschnitt aufzunehmen. Der Nationalrat folgte allerdings in allen Abstimmungen deutlich der Kommissionsmehrheit, welche die Vorlage des Ständerates übernehmen wollte. Ein Antrag Fluri (fdp, SO), welcher eine Verknüpfung aller Teile des FABI-Geschäfts verlangte, damit keine Unsicherheiten bezüglich der Referendumsfrist auftreten können, wurde vom Rat mit 142 zu 36 Stimmen angenommen. Beim Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2025 zog der Rat den Mehrheitsantrag (Zustimmung zum Beschluss des Ständerates) dem Minderheitsantrag Huber (fdp, UR; Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates) mit 142 zu 41 Stimmen vor. Einer Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) gelang es, den Ausbau der Hochrheinbahn durch die Hintertüre einzubringen: Der Nationalrat stimmte der von der Minderheit Hurter beantragten Änderung des Bundesbeschlusses vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses mit 102 zu 82 Stimmen zu, erhöhte dort nachträglich den Kredit um CHF 100 Mio. auf CHF 1'190 Mio. und führte die Verbindung Schaffhausen-Basel im Bundesbeschluss auf. Mehrere Minderheitsanträge fanden keine Zustimmung, darunter etwa der Antrag Regazzi (cvp, TI), welcher auch die Seilbahnen und den Schienengüterverkehr in die langfristige Angebots- und Infrastrukturentwicklung einbeziehen wollte, der Antrag Huber (fdp, UR), welcher eine Befristung des Bahninfrastrukturfonds bis 2030 beabsichtigte oder der Antrag Quadri (lega, TI), welcher ein Mitspracherecht der Gemeinden in Artikel 48b und 48d des Eisenbahngesetzes festschreiben wollte. Keine Zustimmung fand auch die Minderheit II Candinas (cvp, GR), welche wie der Ständerat die finanzielle Beteiligung der Kantone über die Zuständigkeit für die Publikumsanlagen regeln wollte. Die Finanzdirektorenkonferenz der Kantone hatte sich explizit für diese Lösung ausgesprochen und Bundes- und Ständerat unterstützten diese Regelung. Der Antrag Candinas wurde mit 142 zu 41 Stimmen verworfen. Der Nationalrat nahm alle Entwürfe in den GesamtAbstimmungen deutlich an, worauf die Vorlage zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat ging. In der kleinen Kammer sorgten nur zwei Differenzen für Diskussionen: Zum Einen die Kantonsbeteiligung an der Finanzierung, welche gemäss Nationalrat pauschal über die Bestellungen an den Regionalverkehr aufgeschlüsselt werden sollte, zum Anderen die Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zwecks Aufnahme und Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinstrasse. Die

Verkehrskommission des Ständerates beantragte bei der Kantonsbeteiligung die Zustimmung zum Entwurf des Nationalrates. Ein Einzelantrag Engler (cvp, GR) forderte Festhalten am bundesrätlichen Vorschlag der Finanzierungsbeteiligung der Kantone via die Publikumsanlagen. Diese Lösung wurde nun entgegen der ersten Debatte als kompliziert und unzweckmässig bezeichnet, zudem wurde das Risiko betont, dass kleine und finanzschwache Kantone mit der Sanierung von grossen Bahnhöfen überfordert wären. Der Ständerat schwenkte mit 32 zu 8 Stimmen auf die Linie des Nationalrates ein. Während die Ständesvertreter von Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Schaffhausen für die vom Nationalrat aufgenommene Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke argumentierten, mahnten kritische Stimmen, dass das Projekt der Hochrheinbahn ein Ad-hoc-Projekt sei und keine grundsätzliche Prüfung durchlaufen habe wie die anderen Projekte, welche als Ausbauprojekte in FABI aufgenommen worden seien. Auch solle eine Investition auf deutschem Boden mittels Staatsvertrag geregelt werden. Der Ständerat entschied mit 32 zu 5 Stimmen gegen die Minderheit Janiak (sp, BL), welche Zustimmung zum Nationalrat beantragt hatte. Diese letzte Differenz wurde im Nationalrat am 17. Juni verhandelt. Eine Mehrheit der Kommission forderte die Zustimmung zum Ständerat. Eine Minderheit Thomas Hurter (svp, SH) forderte Festhalten an der Änderung des HGV-Anschluss-Gesetzes. Hurter zog seinen Minderheitenantrag allerdings zurück, da sein Postulat bezüglich der Hochrheinbahn in der Kommission auf grossmehrheitliche Zustimmung gestossen war. Der Nationalrat schwenkte damit gemäss Mehrheitsantrag auf die Linie des Ständerates ein und räumte die letzte Differenz zu diesem aus. In den Schlussabstimmungen im Juni nahm der Ständerat die Vorlagen einstimmig an. Fast zeitgleich folgte der Nationalrat der kleinen Kammer und führte damit die Vorlage gegen die Nein-Stimmen einer Mehrheit der SVP-Fraktion zum Abschluss. Die Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wurde in der Folge zurückgezogen. Über die FABI Vorlage wird im Februar 2014 an den Urnen befunden.<sup>1</sup>

### Strassenverkehr

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes** zwecks Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette wurde in der Wintersession 2019 im Ständerat traktandiert. Der Erstrat folgte der Empfehlung seiner Kommission und nahm, nachdem sowohl Kommissionssprecher Stefan Engler (cvp, GR) wie auch Bundesrat Ueli Maurer dem Rat versichert hatten, es gebe keine Datenschutzproblematik in der vorliegenden Regelung, die Vorlage mit 39 gegen 2 Stimmen (ohne Enthaltungen) an. Zudem schrieb der Ständerat die Motion KVF-SR für die Einführung einer elektronischen Vignette (Mo. 16.3009) ab, welche im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassenfonds im März bzw. Juni 2016 angenommen worden war und welche gemäss Regierung mit der nun behandelten bundesrätlichen Vorlage erfüllt sei.<sup>2</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 03.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Ständerat mit der parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern»** von Jean-Pierre Grin (svp, VD). Im Namen der Mehrheit der KVF-SR erläuterte Stefan Engler (cvp, GR) die Argumente, die gegen das Anliegen sprachen. Zum einen solle es immer eine gewisse Mindestdauer geben, wenn es zum Entzug des Führerausweis komme. Damit soll es nicht dazu kommen, dass bei gewissen leichten Verkehrsdelikten von den Betroffenen eine Nachschulung anstelle eines Führerscheinentzugs gewählt würde. Dies würde dem «präventiven Instrument des Warnentzugs» zuwiderlaufen, so Engler. Zum anderen könne auf Personen, die aufgrund ihres Berufs besonders auf den Führerausweis angewiesen sind, bereits heute Rücksicht genommen werden, indem bei diesen die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann. Schliesslich wies Engler noch darauf hin, dass in Kürze eine Revision des SVG anstehe, im Rahmen welcher das gesamte Sanktionssystem unter die Lupe genommen werde. Für die Kommissionsminderheit erläuterte Hansjörg Knecht (svp, AG), dass die vorliegende Initiative nur auf eine Verhinderung von Härtefällen bei erstmaligen leichten oder mittelschweren Widerhandlungen abziele, da diese Vergehen mit einem Führerausweisentzug unverhältnismässig hart bestraft würden. Er appellierte in der Folge, der Initiative zuzustimmen, um solche Härtefälle zu verhindern. Die kleine Kammer folgte jedoch der Mehrheit ihrer Kommission und gab der Initiative mit 28 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung klar keine Folge.<sup>3</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 16.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Eisenbahn

Der Ständerat beugte sich in der Wintersession 2020 über die Standesinitiative des Kantons Jura zu den **Schliessungen von Verkaufsstellen von Eisenbahnunternehmen**. Er schloss sich dabei der Haltung seiner vorberatenden KVF-SR an und gab der Initiative keine Folge. Stefan Engler (cvp, GR) rekapitulierte, dass es letztlich die Kantone seien, welche durch das so genannte Bestellverfahren darüber bestimmen, welche bedienten Verkaufsstellen erhalten bleiben und welche nicht. Wenn der Service public also nicht in gewünschtem Ausmass bereit gestellt werde, müsse beim Kanton interveniert werden.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

## Post und Telekommunikation

**"Postsendungen sollen allen zugestellt werden!"** fand auch eine Mehrheit im Ständerat, der die beiden identischen Motionen Clottu (svp, NE) und Maire (sp, NE) (14.4091) im Juni 2017 annahm. Zwar rief Bundesrätin Leuthard im Rat zu Sachlichkeit auf, da sie einerseits ein grassierendes „Post-Bashing“ ausmachte und andererseits keinen Anlass sah, an den Regeln der Zustelldienste der Post etwas zu ändern. Ständerat Engler (cvp, GR) berief sich jedoch auf einen Bericht der Postcom, der eine Gesetzesänderung empfahl, sofern sich ein Trend zu weniger mit der Postzustellung bedienter ganzjährig bewohnter Häuser bestätigen würde. Bundesrätin Leuthard wies einen derartigen Trend zurück und verwies erneut auf die strengen Vorgaben, denen die Post in ihrem Zustellservice unterworfen sei. Vielleicht unter dem Eindruck wiederkehrender Medienberichterstattung über Abbaupläne der Post nahm die kleine Kammer die beiden Motionen dennoch an, die Motion Clottu mit 28 zu 7 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) und die identische Motion Maire mit 29 zu 6 Stimmen (bei ebenfalls 5 Enthaltungen).<sup>5</sup>

---

1) BBl, 2012, S. 1577 ff.; BBl, 2005, S. 5177; BBl, 2013, S. 5797; AB NR, 2013, S. 743 ff., 776 ff., 1009 ff., 1120 und 1209; AB SR, 2013, S. 530 ff., 608 und 646

2) AB SR, 2019, S. 1190 ff.; CdT, NZZ, 18.12.19

3) AB SR, 2020, S. 340 f.

4) AB SR, 2020, S. 1409

5) AB SR, 2017, S. 513 f.; Blick, 15.6.17; CdT, 16.6.17