

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Keine Einschränkung |
| Akteure | Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Fässler, Daniel (mitte/centre, AI) SR/CE |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2024 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2019 – 2023*. 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 | 1 |
| Schifffahrt | 3 |
| Luftfahrt | 3 |
| Post und Telekommunikation | 4 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| SiK-NR | Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| IMO | International maritime organisation |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |

| | |
|---------------|--|
| CPS-CN | Commission de la politique de sécurité du Conseil national |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États |
| UE | Union européenne |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **politische Steuerung und die Oberaufsicht über Unternehmen mit einem Grundversorgungsauftrag** standen im Mittelpunkt einer von der KVF-SR im November 2020 eingereichten Motion. Die Kommission forderte den Bundesrat dazu auf, ein eigenes Gesetz für die Betriebe des Service Public – namentlich für SBB, Swisscom, Schweizerische Post, Skyguide und das öffentliche Radio und Fernsehen – zu schaffen. Mit den geltenden separaten Gesetzgebungen für die einzelnen Unternehmen seien einige gewichtige Fragen, beispielsweise betreffend des Zielkonflikts zwischen Gewinnstreben und Gemeinwohl, noch ungenügend geregelt.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er war der Ansicht, dass dem Anliegen im Rahmen der geltenden Regelungen bereits entsprochen werde und das Parlament über geeignete Möglichkeiten verfüge, sich einzubringen. Er sehe daher keinen Mehrwert in einem neuen Gesetz.

Die kleine Kammer beugte sich in der Frühjahrsession 2021 über die Motion. Die das Wort ergreifenden Kantonsvertreterinnen und -vertreter Stefan Engler (mitte, GR), Eva Herzog (sp, BS) sowie Daniel Fässler (mitte, AI) sprachen sich dabei allesamt für die Annahme der Motion aus. Zu klären seien insbesondere Fragen rund um «Staatsleistungen und Markt, von Liberalisierung, von Privatisierung und Subventionen» (Engler). Ebenso müssten Gewinnverbote, Dividendenvorgaben und Lohnbeschränkungen diskutiert werden. Nicht zu vernachlässigen seien auch Fragen rund um die Aufsicht über die Betriebe und die Rolle des Parlaments, welches die Oberaufsicht über die Bundesverwaltung und den Bundesrat ausübe. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass es nicht sinnvoll sei, diese Bereiche jeweils nur anhand von Einzelereignissen – genannt wurde insbesondere die Postauto-Affäre – zu diskutieren. Es gehe vielmehr darum, eine Übersicht zu schaffen und wichtige Grundsätze festzulegen. Daher sei eine Mantelgesetzgebung notwendig, welche die Spezialgesetzgebungen für die einzelnen Konzerne ergänzt. Verkehrs- und Kommunikationsministerin Sommaruga zeigte in ihrem Votum Verständnis für das Anliegen der Motion. Sie wies aber darauf hin, dass es sehr schwierig werde, eine solche Mantelgesetzgebung zu erstellen, da die verschiedenen betroffenen Betriebe des Service public sehr unterschiedlich ausgerichtet seien. In der anschliessenden Abstimmung votierte eine deutliche Mehrheit des Ständerats für die Annahme der Motion (34 zu 8 Stimmen).¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte die Grünliberale Fraktion **grüne Zonen für Elektrofahrzeuge**. Von der Schaffung von speziellen Zonen für das Parken von Elektrofahrzeugen versprach sich die Grünliberale Fraktion einen Anreiz, der zu einem höheren Anteil von Elektrofahrzeugen im Verkehr führen soll. Die grüne Zone könne auch Auflademöglichkeiten beinhalten und soll zentral gelegen sein, damit das Fahren von Elektrofahrzeugen möglichst attraktiv werde. Das von Nationalrat Flaach (glp, AG) im Plenum präsentierte Anliegen wurde von Nationalrat Schilliger (fdp, LU) angegriffen: Um Parkplätze werde in den Städten heftig gestritten und die Schaffung von exklusiven Parkzonen für Elektrofahrzeuge würde diese Konflikte verstärken. Zudem entstehe zusätzlicher Suchverkehr, was unökologisch sei. Bundesrätin Sommaruga hielt der Kritik entgegen, dass die Motion keine Zwänge schaffe, den Föderalismus respektiere und den Städten und Gemeinden die Möglichkeit gebe, diesbezüglich eigene Entscheide zu fällen. Die Bundesrätin bezeichnete die Motion als «Beitrag in die Richtung, in die wir gehen wollen». Die Motion wurde im März 2019 vom Nationalrat mit 90 zu 84 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Die Motion abgelehnt hatten die Fraktionen der SVP und FDP.²

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel «**Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft**» beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belastete. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Brogini (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise

stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.⁵

Schifffahrt

POSTULAT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Flach (glp, AG) reichte im Mai 2019 ein Postulat ein, durch welches der Bundesrat aufgefordert wurde, **Massnahmen zum Klimaschutz in der Schifffahrt** vorzuschlagen. Der Postulant wies darauf hin, dass die IMO beschlossen habe, ihre Emissionen bis 2050 um 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2008 zu senken. Die Schweiz müsse nun ihren Beitrag dazu leisten. Einige gute Möglichkeiten dafür – beispielsweise elektrisch betriebene Fähren – seien bereits entwickelt worden. Der Bundesrat erklärte sich bereit, in einem Bericht darzulegen, wie die Schifffahrt nachhaltiger gestaltet werden könne. Er beantragte daher die Annahme des Postulats.

Nachdem das Postulat zweimal von Exponenten der SVP bekämpft worden war, kam es im Sommer 2021 in den Nationalrat. Dort erläuterte Thomas de Courten (svp, BL), weshalb er das Postulat bekämpft und ablehnt: Die Schweiz mache mit ihren derzeit circa 20 Hochsee-Schiffen nur gerade mal 0.3 Promille an der ganzen Welthandelsflotte aus. Das Klimaschutzpotential der Schweiz sei in diesem Bereich also sehr bescheiden. Zudem habe die IMO bereits einen Dekarbonisierungsplan vorgelegt. In diesem Gremium trage die Schweiz bereits dazu bei, Klimaschutzmassnahmen voranzutreiben. Es brauche daher «keinen weiteren in trockenen Berner Amtsstuben von Süsswasserpiraten ausgearbeiteten Verwaltungsbericht». Diese Argumente von de Courten vermochten die Mehrheit der grossen Kammer jedoch nicht zu überzeugen: Der Nationalrat stimmte dem Postulat mit 125 zu 65 Stimmen bei einer Enthaltung zu.⁴

Luftfahrt

STANDESINITIATIVE
DATUM: 13.06.2023
MARCO ACKERMANN

Die **Standesinitiative** aus dem Kanton Zürich **für die Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer** erfuhr im Ständerat im Sommer 2023 eine Absage. Mit 20 zu 10 Stimmen bei 6 Enthaltungen sprach sich die kleine Kammer dagegen aus, dass sich der Bundesrat auf EU-Ebene für eine Kerosinsteuer einsetzt. Kommissionssprecher Daniel Fässler (mitte, AI) erklärte, dass die Initiative etwas verlange, was die Schweiz nicht umsetzen könne, da sie nicht Teil der EU ist und seit 1944 ein internationales Abkommen bestehe, wonach Steuern auf internationalen Flügen untersagt seien. Über Regulierungen des Flugverkehrs im Sinne der Klimapolitik könne stattdessen im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes diskutiert werden. Minderheitssprecherin Lisa Mazzone (gp, GE) argumentierte vergebens zugunsten der Initiative. Sie kritisierte, dass sämtliche fossilen Energieträger mit Ausnahme des Kerosins einer Besteuerung unterlägen, was einer indirekten Subventionierung der Flugbranche durch die Allgemeinheit gleichkomme. Die Initiative könne einen besseren Rahmen für eine effektive Klimapolitik schaffen. Zudem habe es die Schweiz in anderen Bereichen auch geschafft, ihre Interessen ohne Mitgliedschaft in der EU einzubringen, argumentierte die Genferin.⁵

Post und Telekommunikation

Die **Änderung des Güterkontrollgesetzes** kam – nach Nichteintreten im Oktober 2018, Sistierung im April 2019 und Zustimmung durch die SiK-NR im Januar 2020 – im März 2020 in die grosse Kammer. Der Rat trat ohne Widerstand auf die Vorlage ein, welche die Überführung der Kontrolle von Ausfuhr und Vermittlung von Gütern zur Internet- und Mobilfunküberwachung von der entsprechenden Verordnung in das Güterkontrollgesetz beinhaltet. Drei Minderheiten wollten die Vorlage noch modifizieren: Eine Minderheit Fridez (sp, JU) beantragte, zusätzlich Beratungsdienstleistungen in den Katalog der zu kontrollierenden Güter aufzunehmen. Eine Minderheit Porchet (gp, VD) wollte die Kriterien der Dual-Use-Güter, also der Güter, die sowohl zivil wie auch militärisch genutzt werden können, nicht übernehmen, was quasi dazu führen würde, dass zukünftig alle Güter unter die Ausfuhrkontrolle fallen würden. Eine Minderheit Flach (glp, AG) wollte zusätzliche Kriterien über die Empfängerinnen und Empfänger von Güterausfuhren in das Gesetz aufnehmen. Während es Nationalrat Flach darum ging, auch diese bereits in der geltenden Verordnung enthaltenen Kriterien ins Gesetz zu übernehmen, erachtete es Nationalrat Gmür (cvp, SZ) als unnötige Erweiterung der Gesetzesänderung. Alle drei Minderheitsanträge fanden einzig bei den Fraktionen der SP und Grünen Anklang und wurden entsprechend deutlich abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 193 Stimmen (ohne Gegenstimme, eine Enthaltung) angenommen.⁶

1) AB SR, 2021, S. 169 ff.

2) AB NR, 2019, S. 44 ff.

3) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

4) AB NR, 2021, S. 1046 f.

5) AB SR, 2023, S. 599 f.

6) AB NR, 2020, S. 30 ff.