

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Français, Olivier (fdp/plr, VD) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2015 - 2016*. 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	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<hr/>	
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Mehr als ein Jahr nach dem Vorliegen der bundesrätlichen Botschaft zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** nahm sich der Ständerat als Erstrat erneut des Geschäfts an. Die Verkehrskommission hatte in der Zwischenzeit im Auftrag des Ständerates den Netzbeschluss von 2012 in den NAF integriert. Sie hatte zudem bei der Finanzierung die Strassenverkehrsteilnehmer ent- und die Bundeskasse belastet. Hatte der Bundesrat ursprünglich noch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 Rappen pro Liter vorgesehen, schlug er nach heftigem Widerstand in der Vernehmlassung in der Botschaft noch eine Erhöhung von 6 Rappen vor. Die KVF-SR kürzte die Erhöhung auf 4 Rappen und schlug vor, mit zusätzlichen Mitteln aus der Mineralölsteuer den Anteil der Bundeskasse bei der Finanzierung zu stärken. Der Rat folgte diesem Ansinnen, wohl auch unter dem Eindruck der laufenden Kampagne für die Milchkuh-Initiative, deren Annahme die Bundeskasse rund CHF 1.5 Mia. kosten würde. Mit der im Rat beschlossenen Erhöhung des Anteils der Mineralölsteuer am NAF flössen 55% statt 50% der Mineralölsteuererträge in den NAF, was einem Fehlbetrag von CHF 125 Mio. in der Bundeskasse entspricht. Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF sollen weitere 5% der Mineralölsteuererträge in den NAF geleitet werden. Damit erhielt der NAF Mittel in der Höhe von CHF 650 Mio., die zuvor der Bundeskasse zur Verfügung standen. Der Bundesrat hatte lediglich CHF 400 Mio. vorgesehen. Weitere Anträge, die noch mehr Mittel von der Bundeskasse in den NAF verschieben wollten, wurden jedoch abgelehnt. In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage einstimmig angenommen.

Anschliessend nahm die kleine Kammer eine Motion Fournier (cvp, VS) auf, die eine Gesamtschau zur Erweiterung und Finanzierung der national relevanten Strasseninfrastruktur forderte (14.3152). Olivier Français (fdp, VD) erklärte für die Kommission, dass die Motion mit dem eben angenommenen NAF nun überflüssig sei. Der Rat lehnte sie diskussionslos mit 32 zu 1 Stimme ab (keine Enthaltungen).¹

Verkehrspolitik

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden - auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" - was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.03.2016
NIKLAUS BIERI

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

und BDP grossmehrheitlich.²

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** fordert eine Motion von Nationalrat Mürli (svp, LU), die schon 2014 eingereicht worden war, jedoch erst im Juni 2016 im Nationalrat behandelt wurde. Mürli verweist auf "Frustration", "Unverständnis" und das "Leiden" der Bevölkerung, welches die Folge der Schliessung des Autobahnanschlusses Emmen Nord seien. In seiner Stellungnahme vom November 2014 hielt der Bundesrat fest, dass es aus seiner Sicht keinen Grund gebe für eine Neubeurteilung der Nationalstrassenanschlüsse in der Region: Die Vorteile des neuen Anschlusssystemes Rothenburg/Emmen Nord würden klar überwiegen. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motion.

Im Juni 2016 nahm der Nationalrat die Motion mit 110 zu 79 Stimmen (keine Enthaltung) entgegen der bundesrätlichen Empfehlung und den Ausführungen von Bundesrätin Leuthard an.

Die KVF-SR diskutierte die Sachlage mit dem Astra-Direktor Jürg Röthlisberger und unterbreitete der kleinen Kammer schliesslich eine abgeänderte Motion. Im Dezember 2016 erläuterte Olivier François (fdp, VD) die modifizierte Fassung für die Kommission. Die Kommission hielt fest, dass die Motion Mürli in ihrer Totalität und Dringlichkeit nicht umzusetzen sei. Statt einer vollumfänglichen Wiedereröffnung schlug die Kommission vor, der Bundesrat solle verschiedene Varianten einer Wiedereröffnung von zumindest drei Vierteln prüfen und die beste Variante umsetzen. Bundesrätin Leuthard erklärte, mit einer derart umformulierten Motion leben zu können. Die kleine Kammer stimmte dem Kommissionsantrag ohne Gegenanträge zu.³

1) AB SR, 2016, S. 171 ff.; AZ, BZ, NZZ, SGT, 16.3.16

2) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

3) AB NR, 2016, S. 1143 ff.; AB SR, 2016, S. 1074 f.; LZ, 9.12.16