

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Glättli, Balthasar (gp/verts, ZH) NR/CN
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

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2012 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Post und Telekommunikation	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SiK-NR Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

CPS-CN Commission de la politique de sécurité du Conseil national

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Um die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen, verlangte eine Motion Glättli (gp, ZH) eine rote **Einfärbung von Radstreifen bei Gefahrenstellen**. Der Bundesrat soll die Signalisationsverordnung so anpassen, dass eine teilweise rote Einfärbung von Radstreifen an gefährlichen Stellen ohne besondere Bewilligung des Bundesamtes für Strassen realisiert werden kann. Der Bundesrat anerkannte die erfolversprechenden Versuche der Stadt Zürich und bekundete seine Bereitschaft, die Verordnung entsprechend zu ändern. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni gegen den Widerstand der SVP und Teilen von FDP und CVP knapp an, der Ständerat im Dezember diskussionslos.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbausschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbausschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten.

Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschlittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschlittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbausschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor.

Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbausschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbauschlittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee–Thurtal-Strasse in den Ausbausschritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher–Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergstunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbausschritt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher–Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.²

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2021 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche forderte, dass **ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zugelassen werden** dürfen. Balthasar Glättli (gp, ZH) wies darauf hin, dass sich die Bundesversammlung verpflichtet habe, die Klimaziele von Paris einzuhalten. Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes an der Urne seien nun alternative Wege umso wichtiger, um den Klimawandel zu bekämpfen. Für den Verkehrsbereich stelle die vorliegende Initiative eine solche Alternative dar. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR war jedoch anderer Ansicht, wie Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) erläuterte. Bregy argumentierte, dass die Initiative unrealistisch und unsozial sei: Zum einen sei der Zeithorizont von 2023 nicht zu erreichen, da bis in einem Jahr gar nicht genügend Autos mit alternativen Antrieben zum Verkauf angeboten werden könnten. Zum anderen würde diese geplante Verknappung des Angebots zu höheren Preisen führen, wodurch die Fahrzeuge nicht mehr für alle Personen erschwinglich wären. Der **Nationalrat** folgte den Argumenten der Kommissionsmehrheit und gab der Initiative mit 115 zu 67 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge. Die Initiative ist damit erledigt.³

Post und Telekommunikation

Die Vorlage zum Verpflichtungskredit für ein **nationales sicheres Datenverbundsystem** wurde im Juni 2019 im Nationalrat behandelt. Für die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates erläuterte Balthasar Glättli (gp, ZH) das Geschäft. Er wies darauf hin, dass in der Kommission «von links und rechts» kritische Fragen gestellt worden seien, diese jedoch nicht die Notwendigkeit eines unabhängigen Kommunikationsnetzes in Frage stellten, sondern den Kostenrahmen von CHF 150 Mio., der vielen Parlamentsmitgliedern als zu hoch erschien. In der Eintretensdebatte zeigte sich dasselbe Bild: Das Vorhaben an sich wurde allseits begrüsst und gelobt, die Höhe des Kredits sowie die Etappierung in drei Etappen stiess auf Kritik. Eintreten wurde trotzdem ohne Gegenantrag beschlossen; in der Detailberatung wurde das Geschäft ohne Änderungsanträge und ohne Diskussion gutgeheissen und in der Gesamtabstimmung ohne Gegenstimme (mit 175 Stimmen bei 1 Enthaltung) angenommen.⁴

1) AB NR, 2012, S. 1206, AB SR, 2012, S. 1226.

2) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBl. 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19

3) AB NR 2021, S. 2694 ff.

4) AB NR, 2019, S. 1102 f.; AB NR, 2019, S. 1105 ff.