

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Müller, Walter (fdp/plr, SG) NR/CN, Allemann, Evi (sp/ps, BE) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2006 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Post und Telekommunikation	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
POG	Postorganisationsgesetz
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
PG	Postgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
LOP	Loi sur l'organisation de la Poste
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
LPO	Loi sur la poste

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Abstimmung zur "Milchkuh-Initiative", die wie ein Damokles-Schwert über dem **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** gehangen hatte und überraschend deutlich abgelehnt worden war, nahm der Nationalrat als Zweitrat die Debatte über den NAF auf. Die KVF-NR beantragte dem Rat Eintreten auf die Entwürfe 1, 3 und 4, aber Nichteintreten auf den Entwurf 2, dem Bundesgesetz zum NAF. Der Nichteintretensantrag folgte automatisch aus der Ablehnung in der Kommissionsabstimmung: Kommissionsmitglieder von rechts lehnten den Entwurf wegen der enthaltenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab und Kommissionsmitglieder von links stimmten wegen den zu hohen Kosten für die Bundeskasse gegen den Entwurf. Eine Minderheit Burkart (fdp, AG) verlangte Eintreten auf Entwurf 2 und eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte die Vorlagen 1 bis 4 mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen, an den Bundesrat zurückweisen. Der Antrag Burkart wurde einstimmig angenommen, der Antrag Rytz mit 141 gegen 51 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt. In der folgenden Debatte zum Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF wurden Anträge aus allen Richtungen abgelehnt: Erfolglos verlangte Jürg Grossen (glp, BE) mit seinen Anträgen zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen, dass die Abgabe sich an der Leistung orientiere und dass eine bestimmte Marktdurchdringung durch die E-Mobilität gegeben sein müsse, bevor die Abgabe in Kraft trete. Die Anträge von Evi Allemann (sp, BE), welche die Schonung der Bundeskasse beabsichtigten, wurden ebenso abgelehnt wie die Anträge von Ulrich Giezendanner (svp, AG) oder Walter Wobmann (svp, SO). Die Annahme der Mehrheitsanträge führte dazu, dass in der umstrittenen Frage der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags die Erhöhung um 4 Rappen gemäss Ständerat angenommen wurde, bei der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge aber eine Differenz zum Ständerat geschaffen wurde: Hatte dieser eine Zweckbindung von "maximal" 60% nach zwei Jahren beschlossen, so entschied der Nationalrat für "fix" 60% sofort bei Inkrafttreten. Weiter beschloss die grosse Kammer, dass der Strassenfonds bei grösseren Sparprogrammen des Bundes nicht angetastet wird. Der Rat verwehrte dem Bundesrat zudem die Kompetenz zur Anpassung der Benzinsteuern an die Teuerung. Dem Entwurf 1 wurde schliesslich mit 132 zu 62 Stimmen zugestimmt und die weiteren Entwürfe wurden ebenfalls deutlich angenommen. Aussergewöhnlich war das Abstimmungsresultat zum Netzbeschluss (Entwurf 3): 150 Ja-Stimmen standen 43 Enthaltungen aus den Reihen von SP und Grünen gegenüber.

Im Rahmen der Debatte zum NAF wurden zwei weitere Geschäfte behandelt: Zum Einen die Motion der KVF-SR 16.3009, welche vom Bundesrat bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette verlangt, zum Anderen eine Motion der KVF-NR 16.3349, welche ein Reporting über die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken verlangt. Die Motion zur E-Vignette war schon im März im Ständerat angenommen worden und fand auch im Nationalrat eine Mehrheit, obschon Befürchtungen um eine Verletzung der Privatsphäre geäussert wurden. Die Motion zum Reporting über die Kosten der Netzbeschluss-Strecken war im Zusammenhang mit dem NAF insofern wichtig, als zwischen den Kantonen und dem ASTRA Uneinigkeit über die Kosten bestand und diese Kosten, sollte der Netzbeschluss im NAF integriert sein, auch im Rahmen des NAF gedeckt werden sollten. Das ASTRA sah Kosten in der Höhe von CHF 105 Mio. auf die Bundeskasse zu kommen, die Kantone gingen jedoch von Kosten von nur CHF 35 Mio. aus. Mit dem Reporting sollten die effektiven Kosten bestimmt werden. Im Nationalrat wurde die Motion angenommen.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Der Nationalrat diskutierte in der Herbstsession 2016 die verbliebenen zwei Differenzen zum **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)**. Die KVF-NR hatte dem Rat das Festhalten an den bisherigen Entscheiden beantragt, die Minderheit Allemann (sp, BE) wollte aber dem Ständerat nachgeben und das Wort "maximal" in die Zweckbindungs-Bestimmung zur Mineralölsteuer aufnehmen. Die Minderheit Candinas (cvp, GR) wollte wie Bundes- und Ständerat den Teuerungsausgleich für die Mineralölsteuer einführen. Beide Minderheiten fanden im Rat keine Mehrheit: Der Antrag Allemann wurde mit 124 zu 61 Stimmen verworfen, die Minderheit Candinas

unterlag dem Mehrheitsantrag mit 106 zu 79 Stimmen (keine Enthaltungen). Damit wurde noch keine Einigung mit der kleinen Kammer erzielt. ²

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil national a décidé de donner suite à une motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Il a également approuvé une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le Conseil fédéral d'intervenir auprès des autorités autrichiennes afin de **défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Dans la mesure où il vise à modérer le transit dans la région de Bregenz (A), ce projet du gouvernement du Land du Vorarlberg et du Ministère autrichien des transports va générer une importante hausse du volume de trafic dans les zones transfrontalières, notamment à Diepoldsau (SG). ³

MOTION
DATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques. ⁴

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die 2012 eingereichte Motion Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich wurde im September des Berichtsjahrs im Nationalrat behandelt und trotz des bundesrätlichen Antrags auf Ablehnung überwiesen. Bundesrätin Leuthard (cvp) wies darauf hin, dass das Projekt einer Autobahnverbindung im Rheintal bei Ministertreffen regelmässig thematisiert werde, auf österreichischer Seite aber seit langem blockiert sei. Die Motion wurde mit 101 (Mitte-Rechts-Parteien) zu 76 Stimmen (Links-Grün-Parteien) bei 15 Enthaltungen und 8 Absenzen an den Ständerat überwiesen. ⁵

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem eine Motion Walter Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich 2013 im Nationalrat angenommen worden war, folgte der Ständerat in der Frühjahrssession 2014 diesem Entscheid: Obschon Bundesrätin Leuthard auf eine hängige Umweltprüfung in Österreich sowie auf die Zuständigkeit des Kantons St.Gallen im Planungsverfahren hinwies, nahm die kleine Kammer die Motion mit 22 gegen eine Stimme (bei 6 Enthaltungen) an. ⁶

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt. ⁷

POSTULAT

DATUM: 24.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Eisenbahn

Diskussionslos überwies der Nationalrat ein Postulat Müller (fdp, SG), das den Bundesrat beauftragt zu prüfen, wie auf der Ost-West-Achse – insbesondere zwischen der Schweiz resp. den westlichen Nachbarn und den neuen EU-Mitgliedern im Osten – ein modernes, leistungsfähiges **Bahngüterverkehrssystem für den Transport von Wechselbehältern und Containern** eingerichtet werden könnte. Zu SBB Cargo siehe hier.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.⁹

Post und Telekommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 29.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la **discussion par article** de la **LPO** (loi sur la poste), le plénum a tout d'abord refusé, par 107 voix contre 64, d'obliger les entreprises postales à conclure des conventions collectives de travail avec leurs employés, ainsi que l'a proposé une minorité Pedrina (ps, TI). Une proposition radicale visant à obliger La Poste à mettre ses infrastructures à disposition de ses concurrents privés a également été rejetée, par 126 voix contre 41. Par 94 voix contre 61, les députés ont refusé de conditionner l'utilisation des cases postales par les concurrents de La Poste au respect des dispositions de la convention collective de cette dernière, ainsi que l'a demandé une minorité Simoneschi-Cortesi (pdc, TI). La CTT-CN a proposé d'attribuer la concession pour le service universel par une procédure d'appel d'offres, comme cela se fait pour les télécommunications. Par 84 voix contre 82, le plénum a préféré s'en tenir à la solution retenue par le Conseil fédéral et le Conseil des Etats, considérant que, à l'instar des télécommunications, aucun concurrent de l'opérateur historique n'étant susceptible de présenter une offre, une telle procédure serait inutile et coûteuse. Par 87 voix contre 85, la chambre basse a suivi sa commission, en introduisant une garantie générale de la distribution à domicile cinq jours par semaine dans tous les lieux habités à l'année, excluant ainsi les exceptions proposées par le Conseil fédéral. Toujours sur proposition de sa commission, elle a décidé de garantir l'accessibilité des prestations du service universel dans toutes les régions du pays à une « distance raisonnable ». Par

97 voix contre 74, les députés ont inscrit dans la loi le droit de participation des communes en matière de détermination du réseau de points d'accès aux services postaux, selon une proposition Weber-Gobet (pcs, FR). À la suite du Conseil des Etats, mais contre l'avis de la majorité de la CTT-CN, le Conseil national a approuvé, par 102 voix contre 69, la suppression de la limitation dans le temps de l'aide à la presse, selon une proposition Allemann (ps, BE). Cette aide a d'ailleurs été revue à la hausse, qu'elle soit destinée à la presse régionale et locale (de CHF 20 à 30 millions) ou à la presse associative (de CHF 10 à 20 millions). Concernant la libéralisation, le plénum a suivi la majorité de la CTT en décidant, par 102 voix contre 82, de biffer la suppression du monopole de La Poste sur les lettres d'un poids égal ou inférieur à 50 grammes et de charger le Conseil fédéral de présenter, dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur de la LPO, un rapport sur les conséquences de l'ouverture du marché jusqu'à 50 grammes en Suisse et de la libéralisation complète en Europe, ainsi que des mesures pour le développement futur du marché postal. Au vote sur l'ensemble, les députés ont adopté la LPO, par 152 voix contre 26, ces dernières provenant presque exclusivement du groupe PLR.

Lors de l'examen de la **LOP** (loi sur l'organisation de La Poste) (09.050), le plénum a tout d'abord rejeté des propositions socialistes visant à ce que La Poste conserve le statut d'établissement autonome de droit public et que la Confédération en demeure l'unique propriétaire. Une minorité rose-verte de la CTT-CN a en outre proposé de transformer Postfinance en une véritable banque postale. Les députés ont rejeté cette proposition par 101 voix contre 67. Ils n'ont pas non plus souhaité que La Poste conserve la propriété de la totalité des actions de Postfinance SA, décidant au contraire, par 125 voix contre 61, d'ouvrir son capital tout en garantissant à La Poste une majorité de sièges et de voix au conseil d'administration. La chambre basse a par ailleurs adopté plusieurs modifications formelles proposées par la CTT-CN, ainsi qu'un amendement précisant que les deux lois entreront en vigueur simultanément. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la LOP, par 97 voix contre 83.

1) AB NR, 2016, S. 1067 ff.; AB NR, 2016, S. 1090 ff.; AZ, NZZ, TA, TG, 16.6.16

2) AB NR, 2016, S. 1460 ff.; AZ, NZZ, 22.9.16

3) BO CN, 2007, p. 2061 (Triponez) et 2062 (Walter Müller).

4) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)

5) AB NR, 2013 S. 1719.

6) AB SR, 2014, S. 331 f.

7) AB NR, 2018, S.308

8) AB NR, 2006, S. 492 und Beilagen I, S. 565 f.

9) BO CN, 2008, p. 178 ss.