

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Suter, Gabriela (sp/ps, AG) 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

Ackermann, Marco
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2021 - 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	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
UTP	Union des transports publics

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Libérale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlungsgrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch

zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 10.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2020 befasste sich die UREK-NR mit dem Thema **Lärm im Strassenverkehr**. Sie beriet dabei auch über die beiden parlamentarischen Initiativen 20.443 und 20.444 von Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG). Die Kommission beschloss, die beiden Initiativen zu sistieren und im Gegenzug eine eigene Motion einzureichen. In dieser forderte sie den Bundesrat auf, ein Massnahmenpaket zur einfacheren und strengeren Sanktionierung von unangemessenem Lärm im Strassenverkehr auszuarbeiten. Mit diesem Massnahmenpaket sollen Personen, welche illegale Bauteile in ihr Fahrzeug einbauen oder sonstige verbotene Veränderungen daran vornehmen, einfacher zur Rechenschaft gezogen werden können. Zudem soll geprüft werden, wie die Polizei ihre Kontrollen hinsichtlich des Verkehrslärms intensivieren kann und schliesslich solle dargelegt werden, mit welchen Instrumenten der Bund den Vollzug durch die Kantone unterstützen könne, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von so genannten Lärmblitzern. Eine Kommissionsminderheit um Walter Wobmann (svp, SO) lehnte die Motion ab. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion.

In der Frühjahressession 2021 wurde die Motion im Nationalrat behandelt. Die Kommissionssprecherinnen Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) und Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) wiesen darauf hin, dass sehr viele Personen in der Schweiz von übermässigem Strassenlärm gestört seien und dass sich dieser Lärm auch gesundheitsschädigend auswirken könne. Daher sei das Anliegen, den Lärm zu begrenzen, in der Kommission auf grosses Verständnis gestossen. Anschliessend erläuterten beide noch einmal die Forderungen der Motion. Minderheitssprecher und Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz Walter Wobmann erläuterte, dass auch er die Lärmbelastung senken wolle, aber diese Aufgabe sei mit den bestehenden Instrumenten und gesetzlichen Grundlagen längst angegangen worden. Die Motion sei daher unnötig. So wies er etwa darauf hin, dass bereits heute Fahrerinnen und Fahrer wegen vermeidbaren Lärms gebüsst werden können und dass die Polizei getunte Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen könne.

Umwelt- und Verkehrsministerin Sommaruga befürwortete im Namen des Bundesrats die Motion und wies auf den grösseren Kontext dieses Vorstosses hin. Es sei unsinnig, auf der einen Seite Milliarden von Franken in den Lärmschutz und damit in die Gesundheit der Menschen zu investieren, wenn auf der anderen Seite einzelne Personen diese Massnahmen durch ihr Fahrverhalten und ihre getunten Fahrzeuge zunichte machten. Es sei daher wichtig, diesen einfach vermeidbaren Lärm an der Quelle zu reduzieren.

Nach einigen kritischen Rückfragen seitens der SVP und der FDP kam das Geschäft zur Abstimmung. Die grosse Kammer stimmte der Motion mit 119 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberale- und der Mitte-Fraktion.²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell **ein Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten.

Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 10.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative forderte Gabriela Suter (sp, AG), dass **Tempo 30 innerorts zur Regel** werden solle. Dies führe zu mehr Sicherheit und Lebensqualität sowie zu einer tieferen Lärmbelastung. Für diese Reduktion von derzeit generell 50km/h auf generell 30km/h müssten die entsprechenden Bestimmungen im SVG geändert werden. Die Angst, dass es damit zu mehr Staus kommen würde, sei unbegründet; Studien hätten gezeigt, dass Tempo 30 vielmehr eine Verflüssigung des Verkehrs bringe, argumentierte Suter. Die KVF-NR behandelte die Initiative im August 2021. Die Mehrheit (13 zu 10 Stimmen) beschloss, der Initiative keine Folge zu geben, insbesondere weil das innerörtliche Tempolimit Sache der Kantone respektive der Gemeinden sei.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **parlamentarische Initiative Suter** (sp, AG) für ein **Tempolimit von 30 km/h innerorts** stand in der Wintersession 2021 auf der Traktandenliste des Nationalrats. Gabriela Suter bewarb ihr Anliegen mit dem Argument, dass ein generelles Tempolimit von 30 km/h anstelle der heute geltenden 50 km/h innerorts für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen werde. Zudem würde in den Quartieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert. Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erläuterte, dass die Mehrheit der KVF-NR der Initiative keine Folge geben wolle, da es primär Aufgabe der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, in welchen Gebieten sie Tempo 30 einführen möchten und wo nicht. Zudem würde die generelle Temporeduktion bauliche Massnahmen und somit hohe Kosten für die Kantone und Gemeinden mit sich bringen. Die baulichen Massnahmen seien nötig, um die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, sich auch wirklich an das Tempolimit zu halten. Im Anschluss an diese Diskussion gab der Nationalrat der Initiative mit 105 zu 79 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge, womit diese erledigt ist.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.01.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Aargauer Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG) forderte mit einer im Juni 2022 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass ab 2035 **keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr** in Verkehr gebracht werden dürfen. Sie begründete die Initiative damit, dass der CO₂-Ausstoss im Verkehrsbereich rasch und stark gesenkt werden müsse, um die Schweizer Klimaziele erreichen zu können. Zudem könne die Schweiz so mit den Entwicklungen in der EU mithalten, die denselben Schritt plane. Im Januar 2023 befasste sich die KVF-NR mit dem Anliegen Suters. Eine Kommissionmehrheit (14 zu 11 Stimmen) wollte der Initiative keine Folge geben. Sie argumentierte, dass zur Erreichung der Klimaziele technologieneutrale Massnahmen gefordert seien, ein Verbot des Verbrennungsmotors sei nicht zielführend. Eine Minderheit Christ (glp, BS) zeigte sich hingegen überzeugt, dass dieses Verbot wichtig und richtig sei und den Akteurinnen und Akteuren, insbesondere den autoimportierenden Unternehmen, Planungssicherheit gebe.⁶

Sind die Tage der Verbrennungsmotoren gezählt, wie es Gabriela Suter (sp, AG) im März 2023 im **Nationalrat** prophezeite? Bei der Frage, ob **ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren** mehr in Verkehr gesetzt werden dürfen, zeigte sich der Rat uneins. Während sich die Fraktionen der SP, der Grünliberalen und der Grünen zusammen mit einzelnen Stimmen aus der Mitte-Fraktion für diese Einschränkung bei Wagen der Führerausweiskategorie B aussprachen, stimmten die SVP-Fraktion, die FDP-Fraktion und die grosse Mehrheit der Mitte-Fraktion gegen die entsprechende parlamentarische Initiative Suter (sp, AG).

Sprecher Olivier Feller (fdp, VD) erklärte im Namen der Kommissionmehrheit, dass die Reduktion der CO₂-Emissionen durch technologieneutrale Bestimmungen zu erreichen sei. Dabei verwies er auch auf Bestrebungen aus der Industrie, klimaneutrale Treibstoffe (E-Fuels) und spezielle Verbrennungstechnologien zu entwickeln. Die Mehrheit der Kommission lehne es deshalb ab, Verbrennungsmotoren per se zu verbieten.

Im Namen der Kommissionminderheit erklärte Katja Christ (glp, BS), dass die Schweiz ab 2050 gemäss dem Pariser Abkommen klimaneutral sein möchte und es deshalb schon mathematisch logisch sei, Autos mit Verbrennungsmotoren bei einer Nutzungsdauer von 15 Jahren ab 2035 für den Verkauf zu verbieten. Die Baslerin fügte an, dass die Branche selbst ein Zulassungsverbot unterstütze, um Planungssicherheit für Investitionen zu gewinnen. Bezüglich des Arguments von Olivier Feller mahnte sie, dass bei einem Verkaufsverbot in der EU und einer technologieneutralen Gesetzgebung in der Schweiz die Gefahr drohe, dass Restbestände an Verbrennern ab 2035 in die Schweiz geliefert und damit Fortschritt und Innovation gehemmt würden. Zudem verwies sie darauf, dass in dieser ersten Phase erst der grundsätzliche Handlungsbedarf beraten werde und in einer zweiten Phase mit dem konkreten Erlassentwurf «sowohl die Jahreszahl eines allfälligen Verbots als auch die genaue Formulierung eines allfälligen Verbots» durch das Parlament präzisiert werden könnten. Auch die Initiatorin Gabriela Suter richtete anschliessend mahnende Worte an den Rat, der der parlamentarischen Initiative jedoch mit 106 zu 83 Stimmen bei 1 Enthaltung keine Folge gab. Die Initiative war damit erledigt.⁷

1) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation

2) AB NR, 2021, S. 384 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 17.11.20

3) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21

4) Medienmitteilung KVF-NR vom 10.8.21; Pa. Iv. 21.441

5) AB NR 2021, S. 2698 ff.

6) Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23

7) AB NR, 2023, S. 542 f.; Lib, 16.3.23; SZ, 18.3.23