

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Wicki, Hans (fdp/plr, NW) SR/CE
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

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2016 - 2019*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 richtete der Bundesrat seine Botschaft zum **Regionalen Personenverkehr 2018–2021** und den zugehörigen **Verpflichtungskredit** an das Parlament. Zum Einen sollte mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Zahlungsrahmen als Instrument der Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs durch den Verpflichtungskredit ersetzt werden. Zum Anderen sollte mit einem Bundesbeschluss ein Verpflichtungskredit von CHF 3'959,6 Mio. für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2018 bis 2021 bewilligt werden.

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der GesamtAbstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.¹

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 27.09.2016
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2015 von Ständerat Erich Ettl (cvp, OW) eingereichte Motion richtete sich gegen eine **übermässige administrative Belastung bei Geschäftsfahrzeuginhabern**. Im Rahmen der FABI war 2014 der steuerliche Fahrkostenabzug auf CHF 3000 plafoniert worden. Um den Fahrkostenabzug war in der FABI-Debatte heftig gekämpft worden, doch mit der Annahme der FABI-Vorlage durch das Stimmvolk im Februar 2014 galt ein maximaler Fahrkostenabzug von CHF 3000. Im Sinne einer Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen plante die Eidgenössische Steuerverwaltung eine Praxisänderung, die den maximalen Fahrkostenabzug auch für Inhaber von Geschäftsfahrzeugen berücksichtigt. Weil zwischen Arbeitsweg und Aussendienst unterschieden wird, steigt gemäss Ettl der administrative Aufwand für Arbeitgeber und -nehmer übermässig an. Weil die Fahrkosten, die CHF 3000 übersteigen, den Arbeitnehmern mit Geschäftsfahrzeug neu als Einkommen angerechnet werden, droht diesen zudem eine höhere Steuerrechnung. Motion Ettl fordert den Bundesrat auf, die Steuerverwaltung anzuweisen, diese Praxis nicht

umzusetzen. Am 3. März 2016 nahm sich der Ständerat der Motion an. Ein Ordnungsantrag von Claude Hêche (sp, JU) wollte die Motion an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben zurückweisen. Der Ordnungsantrag Hêche wurde bei 21 zu 21 Stimmen mit dem Stichentscheid des Präsidenten Comte (fdp, NE) angenommen. Am 27. September 2016 kam die kleine Kammer auf das Geschäft zurück. Die Kommission empfahl dem Rat mit 6 zu 5 Stimmen die Ablehnung der Motion mit der Begründung, die Gleichbehandlung der Steuerpflichtigen sei mit der neuen Praxis gewährleistet und der Aufwand zu bewältigen. Bundesrat Maurer stiess ins selbe Horn und betonte, es sei ausgiebig nach der einfachsten Lösung gesucht worden und die Annahme der Motion führe kaum zu einer weniger aufwändigen Praxis. Trotzdem folgte der Rat der Minderheit Wicki (fdp, NW) und nahm die Motion bei 3 Enthaltungen mit 19 zu 18 Stimmen an.²

MOTION
DATUM: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Im April 2018 äusserte sich die KVF-SR zur Motion Burkart (fdp, AG) **„Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben“**. Die Kommission empfahl ihrem Rat mit 7 zu 4 Stimmen (2 Enthaltungen), die Motion abzulehnen. Rechtsvorbeifahren sei gemäss geltendem Recht auf Einspurstrecken, Beschleunigungsstreifen und beim Kolonnenfahren bereits legal, darüber hinaus sei jedoch zu befürchten, dass der Verkehrsfluss nicht verbessert und die Unfallgefahr vergrössert werde. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) empfahl die Motion zur Annahme.³

MOTION
DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem sich die Kommissionsmehrheit der KVF-SR gegen die Motion Burkart (fdp, AG) **«Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben»** ausgesprochen hatte, setzte sich eine Minderheit Wicki (fdp, NW) für die Motion ein. Ständerat Wicki beschwor im Rat die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, jedes Mittel zu ergreifen, welches möglicherweise die Anzahl Stautunden reduzieren könnte. Zudem behebe das Erlauben des Rechtsvorbeifahrens gerade eine Rechtsunsicherheit, statt, wie von der Kommissionsmehrheit befürchtet, eine solche zu schaffen. Nach mehreren engagierten Voten nahm der Ständerat die Motion schliesslich mit 30 zu 8 Stimmen (1 Enthaltung) an.⁴

MOTION
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Eine im Juni 2019 eingereichte Motion von Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) verlangte die **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike** dahingehend, dass auch Jugendliche ab 12 Jahren ohne Ausweis E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer fahren dürfen. Die geltende Regelung erlaubt dies ab 14 Jahren mit Mofa-Ausweis respektive ab 16 Jahren ohne Ausweis. Weil etwa in Deutschland und Österreich kein Ausweis nötig sei, sieht der Motionär die Schweiz im Nachteil: So könnten beispielsweise Touristen in der Schweiz keine E-Bike-Angebote nutzen, wenn sie Kinder unter 16 Jahren ohne Mofaausweis dabei hätten. Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die Unfallstatistik und beantragte die Ablehnung der Motion. Sie wurde im September 2019 im Ständerat traktandiert. Stattdessen fand aber ein Ordnungsantrag Wicki (fdp, NW) für die Zuweisung der Motion an die zuständige Kommission Gehör: Mit der Vorprüfung könne die Kommission die Sicherheitsbedenken des Bundesrates prüfen, allenfalls weitere Studien konsultieren und diese **«für den Tourismus sehr wichtige Motion»** (Wicki) gut aufgleisen. Der Motionär erklärte sein Einverständnis mit der Zuweisung an die Kommission und der Rat stimmte dem Ordnungsantrag oppositionslos zu.⁵

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Graf-Litscher (sp, TG) für ein **Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen** beziehungsweise für eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung und für die Möglichkeit, Sanktionen gegen Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stärker zu differenzieren, kam im Dezember vor den Zweitrat. Sie wurde vom Ständerat gemeinsam mit der inhaltlich sehr ähnlichen Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Annahme der Motion Graf-Litscher und die Ablehnung der Motion Giezendanner empfohlen. Die Kommissionsmehrheit lehnte die Motion Giezendanner ab, weil sie keinen Unterschied mache bezüglich der Schwere einer Verkehrsregelverletzung, für welche ein differenzierter Führerausweisentzug zu erwägen sei. Dies gehe eindeutig zu weit, erklärte die Kommission, man wolle **«ausdrücklich nicht an den Grundpfeilern von Via sicura»** rütteln. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) beantragte hingegen auch die

Annahme der Motion Giezendanner.

Bundesrätin Sommaruga schloss sich der Einschätzung der Kommission an und bat den Rat, sofern er bei Führerausweisentzügen stärker differenzieren wolle, die Motion Graf-Litscher anzunehmen und die Motion Giezendanner abzulehnen. Die Ratsmitglieder folgten dieser Empfehlung knapp: Die Motion Graf-Litscher wurde ohne Gegenstimmen angenommen und die Motion Giezendanner wurde mit 22 gegen 20 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt.⁶

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** unterbreitete der Bundesrat Ende Oktober 2018 dem Parlament den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur sowie den Bundesbeschluss zum dazugehörigen Verpflichtungskredit. Mit der Botschaft beantragte der Bundesrat auch die Abschreibung der folgenden Geschäfte: Brachliegendes Potenzial auf Bahnstrecken nutzen, Angebotsverbesserungen auf der Hochrhein-Strecke, Elektrifizierung und Angebotsverbesserungen der Hochrhein-Strecke, Bahnausbau. Mehr Klarheit bei der Projektpriorisierung und Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbauschritt 2030/35.

Mit dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) soll der schrittweise Ausbau des Schienennetzes mit Investitionen von CHF 11.9 Mia. vorangetrieben werden. Für den Personenverkehr beinhaltet der AS 2035 zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte und dank einer höheren Stabilität des Betriebs solle die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr verbessert werden. Auch für den Güterverkehr schaffe der AS 2035 mehr und schnellere Angebote. Die für den AS 2035 vorgesehenen Mittel stammen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), womit die Finanzierung aus heutiger Sicht gesichert sei. Ein weniger weit gehendes Ausbauprogramm mit einem Zeithorizont bis 2030 und einem Investitionsvolumen von CHF 7 Mia. war in der Ende September 2017 eröffneten Vernehmlassung abgelehnt worden, während dem zweiten Vorschlag – also der vorliegenden Botschaft – mehrheitlich zugestimmt worden war.

Im Februar 2019 beriet die KVF-SR über den AS 2035, beschloss Eintreten und nahm weitere Projekte in den AS 2035 auf: So sollten die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern sowie der trinationalen S-Bahn Basel bereits mit dem AS 2035 erfolgen. Zudem nahm die Kommission einen Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke in den AS 2035 auf. Damit erhöhte die KVF-SR den Investitionsbetrag um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia.

Am 7. März 2019 nahm der Ständerat als Erstrat die Behandlung des Geschäfts auf und folgte trotz ausführlicher Debatte seiner Kommission. Ein Minderheitsantrag von Ständerat Wicki (fdp, NW) zur Streichung des Doppelspurausbaus bei Rorschach – dem letzten einspurigen Teilstück in der West-Ost-Verbindung – fand keine Mehrheit. Ständerat Stöckli (sp, BE) setzte sich für die Aufnahme des Bahnhofes Thun-Nord ein, zog seinen Antrag aber zurück. So beschloss die kleine Kammer schliesslich gemäss den Anträgen der Kommission und nahm das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.⁷

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch

nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.⁸

1) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.

2) AB SR, 2016, S. 75 ff.; AB SR, 2016, S. 809 ff.

3) Kommissionsbericht KVF-SR vom 9.4.18

4) AB SR, 2018, S. 553 ff.

5) AB SR, 2019, S. 629

6) AB SR, 2019, S. 1076 f.

7) AB SR, 2019, S. 69 ff.; BBl, 2018, S. 7321 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung AS 2030; Medienmitteilung KVF-SR vom 19.

Februar 2019; BLZ, QJ, 20.2.19; Lib, NZZ, 7.3.19

8) AB SR, 2019, S. 618 ff.