

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Imark, Christian (svp/udc, SO) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Schubiger, Maximilian

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Schubiger, Maximilian 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Strassenverkehr, 2017 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2
<b>Sozialpolitik</b>	3
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	3
Gesundheitspolitik	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

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 Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 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 Ausbauschrittes 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 Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 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 Ausbauschrittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee–Thurtal-Strasse in den Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 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.<sup>1</sup>

MOTION  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) die **Bestrafung von Radar-Warngruppen stoppen**. Artikel 98a des Strassenverkehrsgesetzes sei dahingehend zu ändern, dass Hinweise in geschlossenen sozialen Gruppen, die sich auf den Strassenverkehr beziehen (Radar-, Stau-, Gefahren-, Unfallwarnungen, Warnungen vor Polizeikontrollen und dergleichen), nicht mehr bestraft würden. Die im September 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat. Bundesrätin Sommaruga wies auf eine Ungenauigkeit im Motionstext hin: So seien nur öffentliche Warnungen vor Radarkontrollen verboten, nichtöffentliche seien hingegen erlaubt. Hinweise in tatsächlich privatem Rahmen würden also nicht verfolgt. Das Verbot öffentlicher Warnungen verteidigte die Verkehrsministerin: Es sei gerade die Unvorhersehbarkeit der Radarkontrolle, welche einen guten Teil der Präventionswirkung ausmache. Im Weiteren gebe es keine Probleme mit der Regelung.

Der Nationalrat beherzigte diese Ausführungen und lehnte die Motion mit 100 gegen 82 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) ab.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

**Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen** wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) mit einer 2017 eingereichten Motion. Mittels Pannestreifenumnutzungen sollten gemäss dem Motionär Engpässe im Nationalstrassennetz mit geringerem Aufwand behoben werden können, als dies mit regulären Ausbauschritten der Fall sei. Weil jedoch die ordentlichen Plangenehmigungsverfahren von «Querulantenverbänden» (Imark) gezielt dazu genutzt würden, mit übertriebenen Forderungen den Ausbau über Jahrzehnte zu blockieren, solle für Pannestreifenumnutzungen kein ordentliches Plangenehmigungsverfahren notwendig sein, sondern ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt werden können. Dies lasse sich rechtfertigen, weil die zur Umnutzung der Pannestreifen notwendigen baulichen Massnahmen weit geringer seien als jene im ordentlichen Ausbau, so die Begründung des Motionärs.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, da Pannestreifenumnutzungen oftmals mit weiteren Arbeiten einhergingen, beispielsweise mit Lärmschutzmassnahmen, was ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren doch notwendig mache. Umnutzungen von Pannestreifen als lokale Verkehrsmanagement-Massnahmen ohne grössere bauliche Veränderungen würden hingegen ohnehin nicht dem nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren unterliegen. Obschon Bundesrätin Sommaruga bei der Behandlung der Motion im Nationalrat im September 2019 ihren Willen bekundete, «rasch und unbürokratisch» mit temporären Umnutzungen ohne grössere bauliche Anpassungen umzugehen, nahm die grosse Kammer die Motion mit 115 gegen 75 Stimmen an (keine Enthaltungen).<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.<sup>4</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

**POSTULAT**  
DATUM: 03.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Hintergrund des Postulates «**Reduzierte Bemessungsgrundlage bei Geschäftsfahrzeugen mit 0g CO<sub>2</sub>/km im Betrieb**» der UREK-NR war die Tatsache, dass Elektroautos, die als Geschäftsfahrzeuge verwendet werden, gleich besteuert werden wie Autos mit fossilem Antrieb. Aufgrund des hohen Anschaffungspreises von Elektroautos habe dies eine starke Belastung durch Einkommenssteuern und Sozialversicherungen zur Folge. Mit dem im September 2020 eingereichten Postulat wurde der Bundesrat aufgefordert, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkungen eine reduzierte Bemessungsgrundlage des Privatanteils für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit klimaneutralem Antrieb hätte.

Der Bundesrat erklärte sich bereit zu prüfen, ob eine differenziertere Bemessung zugunsten von Elektroautos opportun sei.

Der Nationalrat befasste sich in der Wintersession 2020 mit dem Geschäft. Er nahm das Geschäft deutlich, mit 133 zu 48 Stimmen (bei einer Enthaltung), an und entschied

damit im Sinne der Mehrheit der Kommission und entgegen des Antrags Imark (svp, SO), der die Ablehnung des Postulates gefordert hatte. Die ablehnenden Stimmen stammten von 47 Mitgliedern der SVP-Fraktion und einem Mitglied der Mitte-Fraktion.<sup>5</sup>

## Sozialpolitik

### Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

#### Gesundheitspolitik

POSTULAT  
DATUM: 02.05.2017  
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Im Mai 2017 hat der Nationalrat ein Postulat Mazzone (gp, GE) angenommen. Die Grüne warnte mit ihrem Vorstoss vor **Aluminiumsalzen**, die in **Deodorants** vorkommen und auf einige Körperzellen eine toxische Wirkung entfalten können. Sie stützte sich in ihrer Argumentation auf eine Studie der Universität Genf. Zu drei Punkten bat die Postulantin den Bundesrat, Stellung zu nehmen: Zunächst sollten die zu diesem Thema veröffentlichten Studien analysiert werden, um Massnahmen des Bundes prüfen zu können. Dann müsse in die Wege geleitet werden, dass eine rechtliche Grundlage geschaffen werde, um die Hersteller verpflichten zu können, auf ihren Produkten Warnhinweise zu platzieren. Damit sollten Konsumentinnen und Konsumenten auf die gesundheitsschädigenden Eigenschaften solcher Produkte aufmerksam gemacht werden können. Als letzte und einschneidendste vorgeschlagene Massnahme sollte geprüft werden, ob ein schweizweites Verbot für Aluminiumsalze enthaltende Deodorants angezeigt sei.

Der Bundesrat zeigte sich offen gegenüber dem Anliegen, denn die Sicherheit der sich auf dem Markt befindlichen Produkte sei wichtig. Nachdem das Postulat nach der Einreichung im Vorjahr von Nationalrat Imark (svp, SO) noch bekämpft worden war, gelangte es auf die Agenda der Frühjahrssession 2017. Dort kochte die Stimmung hoch – unerwartet, wie Bundesrat Berset selbst in seiner Ansprache feststellte. Er habe sich nicht vorstellen können, dass eine derart emotionale Debatte über Aluminiumsalze geführt werden würde, was ihn sogleich leicht ins Schwitzen gebracht habe. Jedenfalls sprach er sich für die Annahme des Postulates aus, weil es wichtig sei, einen Standpunkt für die Schweiz zu finden, und es auch im Sinne einer Information der Öffentlichkeit angezeigt sei, diese Thematik vertieft zu betrachten. Ein Bericht dürfe hier durchaus drin liegen. Damit entgegnete er Imarks vehementes Anrennen gegen die Annahme des Postulates. Es sei – so der Solothurner – schlicht nicht nötig, dass die Schweiz hier vorpresche und Verbote erlasse, während zahlreiche Behörden der EU und die Kosmetikindustrie keine Hinweise auf medizinische Risiken durch diesen Inhaltsstoff erkannt hätten. Die Ratslinke warf Imark vor, dass er ausblende, dass es mit dem Postulat zunächst nur um eine Bestandsaufnahme gehen würde. Nach einer hitzigen Debatte setzte sich eine Mehrheit von 126 gegen 58 Stimmen, letztere stammten bis auf eine alle aus der SVP-Fraktion, für die Annahme des Postulates durch.<sup>6</sup>

---

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

2) AB NR, 2019, S. 1529

3) AB NR, 2019, S. 1530

4) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356

5) AB NR, 2020, S. 2255

6) AB NR, 2017, S. 605 ff.; Lib, NZZ, 3.5.17