

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Strassenverkehr
Akteure	Storni, Bruno (sp/ps, TI) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

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: Beziehungen zur Europäischen Union (EU), Strassenverkehr, 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SVG	Strassenverkehrsgesetz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen
STUG	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

In der Frühjahrssession 2022 befasste sich der **Nationalrat** mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Er nahm den **Verlagerungsbericht 2021** zur Kenntnis und besprach drei Vorstösse aus den Reihen der KVF-NR.

Der Verlagerungsbericht 2021 war in der KVF-NR insgesamt mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen worden. Kommissionssprecher Bruno Storni (sp, TI) wies darauf hin, dass sich die Schweiz in Sachen Verlagerung zwar in die richtige Richtung bewege, aber das Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr dennoch nicht erreicht sei. Marco Romano (mitte, TI) erläuterte des Weiteren, dass sich die KVF-NR entschieden habe, durch drei Vorstösse weiteren Druck auf den Bundesrat auszuüben, um die Verlagerung zu stärken: Mit der Motion 22.3000 solle der Bund beim Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg unterstützend tätig werden. Mit dem Postulat 22.3001 solle im nächsten Verlagerungsbericht darüber informiert werden, inwiefern die Beschaffung und der vermehrte Einsatz von sogenannten kranbaren Sattelaufliegern gefördert werden könnten. Die Motion 22.3013 schliesslich forderte die bessere Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials für bestimmte Regionen und Gütergruppen.¹

Strassenverkehr

Gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene sowie bessere **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeuser und -chauffeure** standen im Zentrum einer von Bruno Storni (sp, TI) eingereichten Motion. Diese verlangte konkret, dass die Chauffeurverordnung dahingehend angepasst werde, dass die Berufschauffeure und -chauffeuser ihre wöchentlichen Ruhezeiten nicht mehr im Fahrzeug verbringen dürfen. Durch diese «inakzeptablen Arbeits- und sozialen Bedingungen» entstehe ein Wettbewerbsnachteil für den Güterverkehr auf der Schiene, der mit den Dumpingpreisen auf der Strasse nicht mithalten könne, so Storni. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; der Nationalrat hiess den Vorstoss im Herbst 2020 stillschweigend gut.²

Im August 2020 reichte die KVF-NR eine Motion ein, um die **Reisebusbranche** zu unterstützen, welche angesichts der Covid-19-Pandemie in eine Existenzkrise geraten sei. Der Bundesrat solle daher analog zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs eine Vorlage erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste zu verhindern. Notwendig seien insbesondere Anpassungen an den bestehenden Bedingungen für die Covid-19-Kreditvergabe. So solle beispielsweise die maximale Kredithöhe von 10 auf 25 Prozent des Umsatzes angehoben werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er begründete dies mit den Massnahmen, die er bereits zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen getätigt hatte, beispielsweise bei der Kurzarbeit. Auf eine Branchenlösung für private Transportunternehmen, analog der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, wollte er verzichten. Die Reisebusbranche trage nicht im selben Ausmass zur Grundversorgung mit Mobilität für die Bevölkerung bei wie der öffentliche Verkehr.

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der Motion. Bruno Storni (sp, TI) erläuterte im Namen der Kommission das Anliegen. Er wies darauf hin, dass es in der Tat schon Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft gebe. Diese spezifische Branche benötige aber noch mehr Hilfe, da sie sehr hohe Fixkosten habe, beispielsweise durch Leasing von Reisebussen. Wirtschaftsminister Parmelin argumentierte, dass mittlerweile im Rahmen des Covid-19-Gesetzes und der Covid-19-Härtefallverordnung Massnahmen für Härtefälle auf den Weg gebracht worden seien. Weitere Massnahmen seien nicht angebracht. Der Nationalrat sprach sich in der Abstimmung deutlich mit 141 zu 36 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) für die Annahme der Motion aus. Die ablehnenden Stimmen kamen mehrheitlich von der GLP und den Grünen.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

MOTION
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

MOTION
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

MOTION
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstützte die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgelegt ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.⁴

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 17.11.2021
MARCO ACKERMANN

Um international gleichwertige Bestimmungen zu schaffen und die Arbeitsbedingungen von Berufsfahrenden im internationalen Strassentransportwesen zu verbessern, nahm der Bundesrat im November 2021 **Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeusen und Chauffeure** vor. Die entsprechende Änderung in der Chauffeurverordnung stellt beispielsweise sicher, dass wöchentliche Ruhezeiten von 45 Stunden nicht mehr im Lastwagen verbracht werden dürfen. Weiter müssen Chauffeurinnen und Chauffeure regelmässig an den Standort des Unternehmens oder ihren Wohnsitz zurückkehren können. Die Anpassungen erfolgten als Angleichung an EU-Recht (Teil des EU-Mobilitätspakets I) und setzte gleichzeitig das Anliegen einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 20.3524) um. Die Anpassungen traten per Jahresbeginn 2022 in Kraft.⁵

MOTION
DATUM: 09.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Bruno Storni (sp, TI) reichte im Dezember 2021 eine Motion ein, mit welcher er den Bundesrat beauftragen wollte, **die Teilnahme der Schweiz am ERRU umzusetzen**. Gemäss dem Motionär sei der Bundesrat durch das SVG ohnehin dazu angehalten, ein Informationssystem zu Strassenverkehrskontrollen zu führen und dieses mit anderen Informationssystemen zu verlinken. Durch diesen Anschluss könne der gesetzliche Auftrag umgesetzt werden und die Schweiz würde damit an Informationen über ausländische Verkehrsteilnehmende gelangen, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht würde.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er beabsichtige das STUG anzupassen und damit die notwendige Rechtsgrundlage für den Anschluss an das ERRU zu schaffen.

Der Nationalrat befasste sich in der Sondersession im Mai 2022 mit dem Vorstoss. Bruno Storni betonte dabei insbesondere, dass das ERRU es ermögliche, nicht nur Informationen über einzelne Chauffeure einzuholen, sondern auch über fehlbare Transportunternehmen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), der den Vorstoss bekämpft hatte, argumentierte, dass die Schweiz primär die Schwerverkehrskontrollen stärken müsse, um mehr Sicherheit beim Transportgewerbe zu erhalten. Beim Anschluss an das ERRU hingegen stehe nicht der Sicherheitsaspekt, sondern die europäische Integration im Vordergrund; das ERRU sei nämlich «ein wichtiges Instrument zur Durchsetzung von EU-Recht». Dieses Argument von Giezendanner vermochte die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen; mit 135 zu 49 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die grosse Kammer die Motion an. Die ablehnenden Stimmen und die beiden Enthaltungen stammten von den Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁶

MOTION

DATUM: 06.12.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

Die mögliche **Teilnahme der Schweiz am ERRU** stand in der Wintersession 2022 auf der Traktandenliste der **kleinen Kammer**. Nachdem Charles Juillard (mitte, JU) die Vorteile einer Teilnahme an diesem Informationssystem zu Strassenverkehrskontrollen erörtert und sich auch Verkehrsministerin Sommaruga für die Annahme der entsprechenden Motion Storni (sp, TI) ausgesprochen hatte, nahm der Ständerat diese stillschweigend an.⁷

1) AB NR, 2022, S. 516 ff.

2) AB NR, 2020, S. 1893

3) AB NR, 2020, S. 2620 f.

4) AB SR, 2021, S. 391 ff.

5) Medienmitteilung BR vom 17.11.21

6) AB NR 2022, S. 652 f.

7) AB SR, 2022, S. 1189