

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Strassenverkehr
Akteure	Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Allemann, Evi (sp/ps, BE) NR/CN, Wobmann, Walter (svp/udc, SO) 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

Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2012 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Sozialpolitik	5
Sozialversicherungen	5
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	5
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	6
Parteien	6
Linke und ökologische Parteien	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
WAK-SR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
IV	Invalidenversicherung

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CER-CE	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
AI	Assurance-invalidité

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Zu Jahresbeginn unterbreitete der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung**. Die Vorlage umfasst die Übernahme von rund 376 Kilometern bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz, Finanzierungsmassnahmen für die damit verbundenen Mehrausgaben des Bundes und die Aufnahme von zwei Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung. 387 Kilometer bestehende Strassenverbindungen in Agglomerationen und peripheren Landesteilen sollen aufgenommen werden, die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen Barmen und Schaffhausen soll hingegen aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden, da sie nicht mehr von nationaler Bedeutung sei. Für Betrieb und Unterhalt der dem Nationalstrassennetz zugeschlagenen Strassen rechnet der Bund mit jährlichen Mehraufwendungen von CHF 305 Mio. Rund CHF 30 Mio. will der Bund an Beiträgen sparen, welche die Kantone nicht mehr als Beiträge an die vom Bund übernommenen Strassen erhalten. Mit der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette von CHF 40 auf neu CHF 100 pro Jahr sollen die fehlenden CHF 275 Mio. finanziert werden. Die Erhöhung des Vignettenpreises war sehr umstritten: So stellte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates mit 8 gegen 8 Stimmen bei 8 Enthaltungen und mit Stichentscheid des Präsidenten den Antrag, den Preis der Autobahnvignette nicht auf CHF 100, sondern nur auf CHF 70 zu erhöhen. Im Plenum des Nationalrats wurden weitere Anträge diskutiert: Der Antrag Baader (svp, BL) forderte Nichteintreten auf die Vorlage 2 (Finanzierung), da der Preis für die Autobahnvignette nicht erhöht werden dürfe. Das Plenum folgte dem Antrag nicht und trat auf alle vier Teile der Vorlage ein. Die SVP-Fraktion vertrat in der Debatte den Minderheitenantrag II Wobmann (svp, SO), der eine Erhöhung des Vignettenpreises generell ablehnt und bei CHF 40 bleiben will. Die SP-Fraktion unterstützte den Kommissionsantrag, den Vignettenpreis nur auf CHF 70 statt auf CHF 100 zu erhöhen. Die Grünen und die Grünliberalen votierten ebenfalls für CHF 70. Der Minderheitenantrag Teuscher (gp, BE) sieht unabhängig vom Preis der Vignette vor, dass dieser alle fünf Jahre an die Teuerung angepasst wird. Dieser Antrag blieb jedoch chancenlos, da die Anpassung an die Teuerung zu unerwünscht ungeraden Beträgen führen würde. Die FDP-, CVP/EVP- und BDP-Fraktionen unterstützten den Minderheitenantrag I Amherd (cvp, VS) bzw. die Kommissionsminderheit, welche dem bundesrätlichen Vorschlag folgen und die Preiserhöhung auf CHF 100 festsetzen wollte. Im Plenum setzte sich schliesslich die Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 70 durch. Der Ständerat folgte hingegen dem bundesrätlichen Entwurf und stimmte mit grosser Mehrheit für einen Vignettenpreis von CHF 100. In der Differenzbereinigung blieben sich die Räte treu, der Nationalrat beharrte weiterhin auf einem Preis von CHF 70, der Ständerat hiess die Erhöhung auf CHF 100 erneut gut. Das Geschäft wird 2013 im Nationalrat weiterverhandelt.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag II als auf den

Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insertate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Insertate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insertate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insertate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Insertatedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Insertate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

– Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.

– Nein: SVP (3*), GPS, GLP.

– Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ²

Strassenverkehr

POSTULAT

DATUM: 02.03.2015

NIKLAUS BIERI

Mittels Postulat unternahm die KVF-NR einen neuen Versuch zur Einführung einer **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)**. Die E-Vignette war bereits mehrfach angedacht worden und von der Regierung erwünscht, das Volks-Nein in der Abstimmung zur Erhöhung des Vignettenpreises von 2013 (bei welcher es auch um flexiblere Kurzzeit-Vignetten ging, deren Einführung von der Regierung mit der E-Vignette in Zusammenhang gesehen wurde) hatte jedoch das vorläufige Ende dieses Anliegens bedeutet. Bundesrätin Widmer-Schlumpf zeigte sich denn im Rat auch erfreut, dass die E-Vignette erneut geprüft werden solle, und bekundete ihre Bereitschaft, das Postulat zu erfüllen. Widerstand kam von einer Minderheit Wobmann (svp, SO), die in der E-Vignette einen Überwachungsmechanismus und den Grundstein zum Mobility Pricing sah. Der Nationalrat nahm das Postulat im März 2015 mit 129 gegen 51 Stimmen bei 6 Enthaltungen an. ³

PARLAMENTERISCHE INITIATIVE

DATUM: 15.12.2015

NIKLAUS BIERI

Betreffend der parlamentarischen Initiative Mörgeli (svp, ZH) zur **Anpassung der Sicherheitsmargen** bei Geschwindigkeitsmessanlagen wurde 2015 von der KVF-NR Folgegeben empfohlen. Die Schwesterkommission gab der im Winter 2015 von Walter Wobmann (svp, SO) übernommenen Initiative hingegen keine Folge. Die KVF-NR kam im November 2015 auf ihren Entscheid zurück und unterstützte nun diesen Entscheid. Ein Minderheitenantrag Wobmann zwang den Nationalrat allerdings zur Abstimmung. Mit 102 gegen 85 Stimmen (1 Enthaltung) gab die grosse Kammer der Initiative im Dezember 2015 schliesslich keine Folge. ⁴

PARLAMENTERISCHE INITIATIVE

DATUM: 08.06.2016

NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussgeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrsunfälle, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge. ⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die **periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** von Autolenkerinnen und Autolenkern soll nicht ab dem 70. Altersjahr einsetzen, sondern erst ab dem 75. Dies verlangt eine parlamentarische Initiative Reimann (svp, AG), welche im Juni 2015 im Nationalrat eingereicht worden war. In den Nachbarländern gebe es trotz der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG keine periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit und im Vergleich zur Schweiz auch keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallstatistik. Der Bund missachte die Selbstverantwortung der älteren Autofahrer, so Nationalrat Reimann. Die KVF-NR sah indes in der periodischen Untersuchung ab dem 70. Altersjahr keine Diskriminierung und auch keine zu grosse Einschränkung in der Selbstverantwortung und beantragte im November 2015 mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) stellte sich gegen diesen Antrag. Am 16. Dezember 2015 gab der Nationalrat der parlamentarischen Initiative Reimann mit 97 zu 82 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge. Zusammen mit knappen Mehrheiten der Fraktionen von CVP und FDP gewann die geschlossen stimmende SVP-Fraktion über die ablehnende Ratslinke. Im April 2016 beantragte auch die KVF-SR mit 6 gegen 3 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Die periodischen Kontrolluntersuchungen ab 70 Jahren seien nicht diskriminierend, zudem sei die Regelung im Rahmen der Via Sicura optimiert worden. Die Kommission verwies weiter auf das eigene Kommissionspostulat, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte Folgegeben. Am 8. Juni 2016 debattierte die kleine Kammer über das Geschäft. In den Voten wurde hauptsächlich auf die wissenschaftliche Evidenz eingegangen: Die Unfallstatistik zeige, dass alte Fahrerinnen und Fahrer keine Risikogruppe darstellten. Konrad Graber (cyp, LU) ging darauf nicht ein, empfahl dem Rat aber aus Effizienzgründen wie bei der parlamentarischen Initiative Regazzi keine Folge zu geben und erst den Bericht über die Evaluation der Via Sicura abzuwarten. Die kleine Kammer folgte entgegen diesem Votum der Minderheit Hösli und gab der Initiative mit 22 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) Folge.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

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte die Grünliberale Fraktion **grüne Zonen für Elektrofahrzeuge**. Von der Schaffung von speziellen Zonen für das Parken von Elektrofahrzeugen versprach sich die Grünliberale Fraktion einen Anreiz, der zu einem höheren Anteil von Elektrofahrzeugen im Verkehr führen soll. Die grüne Zone könne auch Auflademöglichkeiten beinhalten und soll zentral gelegen sein, damit das Fahren von Elektrofahrzeugen möglichst attraktiv werde. Das von Nationalrat Flaach (glp, AG) im Plenum präsentierte Anliegen wurde von Nationalrat Schilliger (fdp, LU) angegriffen: Um Parkplätze werde in den Städten heftig gestritten und die Schaffung von exklusiven Parkzonen für Elektrofahrzeuge würde diese Konflikte verstärken. Zudem entstehe zusätzlicher Suchverkehr, was unökologisch sei. Bundesrätin Sommaruga hielt der Kritik entgegen, dass die Motion keine Zwänge schaffe, den Föderalismus respektiere und den Städten und Gemeinden die Möglichkeit gebe, diesbezüglich eigene Entscheide zu fällen. Die Bundesrätin bezeichnete die Motion als «Beitrag in die Richtung, in die wir gehen wollen». Die Motion wurde im März 2019 vom Nationalrat mit 90 zu 84 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Die Motion abgelehnt hatten die Fraktionen der SVP und FDP.⁸

POSTULAT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine

angemessene Konsumentscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche.

Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen.

Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.⁹

Sozialpolitik

Sozialversicherungen

Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

Im Mai 2018 schlug die WAK-SR vor, als Gegenstück zur Unternehmenssteuerreform der AHV aus dem vollständigen Demografieprozent der Mehrwertsteuer, einer Erhöhung des Bundesbeitrags sowie der Lohnbeiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern neu zusätzlich ungefähr CHF 2 Mrd. jährlich zukommen zu lassen – was von den Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Mai 2019 angenommen wurde. Diese Idee einer Zusatzfinanzierung für die AHV kam jedoch nicht von ungefähr, hatten doch seit 2017 zahlreiche Mitglieder der eidgenössischen Räte Vorstösse für eine einmalige oder regelmässige **Zusatzfinanzierung für die AHV** eingereicht.

Den Anfang machte die FK-NR im Oktober 2017. Nachdem die Schweizer Stimmbewölkerung die Altersvorsorge 2020 kurz zuvor an der Urne abgelehnt hatte, beantragte die Kommission in einer parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 17.496), der AHV im Jahr 2018 den im Budget 2018 frei gewordenen Betrag von CHF 441.8 Mio., der zuvor für die AHV geplant gewesen war, ihr nun aufgrund der abgelehnten Altersvorsorge aber verwehrt werden sollte, zukommen zu lassen. Dieser Vorschlag fand jedoch in der FK-SR keine Mehrheit.

In der Folge waren insbesondere Forderungen, wonach die SNB eine Finanzzulage an die AHV leisten solle, prominent. Den ersten Schritt machte diesbezüglich Peter Keller (svp, NW; Ip. 18.3124) mit einer Interpellation. Da die SNB seit Januar 2015 einen Negativzins von 0.75 Prozent auf die Gelder, die bei ihr lagerten, kassiere und dadurch auf Kosten der Schweizer Sparerinnen und Rentnerinnen und Rentner 2015 bis 2017 fast CHF 5 Mrd. eingenommen habe, wollte er vom Bundesrat wissen, ob dieser ebenfalls der Meinung sei, dass die entsprechenden Gelder nach Beendigung der ausserordentlichen Massnahmen durch die SNB wieder der Schweizer Bevölkerung zurückgegeben werden sollten – etwa über die AHV. Der Bundesrat erklärte sich dabei mit der aktuellen Regelung, die eine Ausschüttung der Gewinne an die Bevölkerung ermögliche, aber auch die Unabhängigkeit der SNB gewährleiste, zufrieden. Ende 2018 folgte Alfred Heer (svp, ZH; Mo. 18.4327) mit einer Motion, die den Bundesrat beauftragen sollte, die Gewinnaufteilung der SNB so zu ändern, dass die von der Nationalbank erhobenen Negativzinsen vollständig auf Kosten des Bundes, dessen Auszahlungen entsprechend gekürzt werden sollten, an die AHV fliessen sollten. Da der Bund faktisch keine Schuldzinsen bezahle und stattdessen sogar ein Zinsüberschuss auf neuen Bundesobligationen erwirkt werde, sei er einer der Profiteure der Negativzinsen, argumentierte der Motionär. Thomas Matter (svp, ZH; Pa.lv. 18.465) forderte in einer parlamentarischen Initiative – erfolglos –, dass die Nationalbank die Hälfte ihres Eigenkapitalzuwachses seit dem 31. Dezember 2007 einmalig an die AHV überweisen solle, sobald sich das internationale Finanzsystem und die Bilanzsumme der SNB normalisiert haben. Noch bevor sich der Nationalrat entschieden hatte, dem Vorstoss Matters keine Folge zu geben, wollte Maximilian Reimann (svp, AG; Pa.lv. 19.481) ebenfalls mit einer parlamentarischen Initiative dafür sorgen, dass die Erträge aus Negativzinsen nicht als Reingewinn der SNB verbucht werden, sondern der AHV – sowie allenfalls den Pensionskassen und der dritten Säule – zugute kommen.

Doch nicht nur im Bereich der Nationalbank, auch in weiteren Bereichen sah die SVP Potenzial für eine Unterstützung der AHV. So reichte die SVP-Fraktion im September 2018 drei Motionen ein, mit denen die Rahmenkredite für die Entwicklungshilfe um CHF 1 Mrd. pro Jahr (Mo. 18.3755) respektive für den Asyl- und Flüchtlingsbereich vorgesehene Gelder um CHF 500 Mio. jährlich gekürzt (Mo. 18.3757) sowie die

sogenannte Kohäsionsmilliarde für die EU gestrichen werden (Mo. 18.3756) und die frei werdenden Gelder der AHV zugeführt werden sollten. Mit entsprechenden Anträgen war sie zuvor im Nationalrat bei der Besprechung der STAF gescheitert. Die Motionen 18.3755 sowie 18.3756 fanden jedoch in der Herbstsession 2019 ausserhalb der SVP keinen Anklang und wurden entsprechend deutlich abgelehnt. Die Motion 18.3757 wurde bis zum Ende der Herbstsession 2019 noch nicht behandelt.

Einen weiteren Vorschlag für eine Zusatzfinanzierung für die AHV machte Luzi Stamm (svp, AG; Pa.lv. 19.435) – und somit wiederum ein Mitglied der SVP-Fraktion – im Mai 2019 in einer parlamentarischen Initiative. Demnach sollen zukünftig aufgrund von fix installierten Überwachungsgeräten ausgestellte Bussen und Geldstrafen im Strassenverkehr in den AHV-Fonds fliessen. Dabei ging es ihm jedoch nicht in erster Linie um die Finanzierung der AHV, sondern vor allem um die Überwachungsgeräte. Durch eine solche Änderung würden diejenigen Stellen, die Überwachungsgeräte aufstellen, nicht direkt von diesen profitieren, wodurch sichergestellt werden könne, dass diese tatsächlich zur Sicherheit, nicht nur für den Profit installiert würden.

Im September 2018 reichte schliesslich mit Beat Flach (glp, AG; Po. 18.4009) auch ein Mitglied der Grünliberalen Fraktion ein Postulat ein, gemäss dem der Bundesrat die Höhe der Zusatzfinanzierung für die AHV und IV durch eine Legalisierung von Cannabis und eine Besteuerung analog zu Tabak berechnen sollte. Dieselbe Problematik nahm auch Fabian Molina (sp, ZH; Anfrage 19.1039) im Juni 2019 in seiner Anfrage an den Bundesrat auf.

Eine Unterstellung von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs unter den reduzierten Mehrwertsteuersatz sowie eine Erhöhung des Normalsatzes zugunsten der AHV forderte die Jugendsession 2017 in einer Petition (Pet. 18.2006).¹⁰

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 11.11.2013
MARC BÜHLMANN

1) BBl 2012, S. 745 ff.; AB NR, 2012, S. 788 ff. und 2107 ff. AB SR, 2012, S. 808 ff.; und 1224.

2) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

3) AB NR, 2015, S. 25 f.

4) AB NR, 2015, S. 2215 f.

5) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16

6) AB NR, 2015, S. 2260 ff.; AB SR, 2016, S. 408 ff.; Kommissionsbericht_KVF-NR; Kommissionsbericht_KVF-SR

7) AB NR, 2018, S.308

8) AB NR, 2019, S. 44 ff.

9) AB NR, 2019, S. 1522 f.

10) Frage 19.1039; Ip. 18.3124; Jugendsession 2017; Mo. 18.2006; Mo. 18.3755; Mo. 18.3756; Mo. 18.3757; Pet. 18.2006

11) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.