

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagnote	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Bregy, Philipp Matthias (mitte/centre, VS) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Ackermann, Marco  
Baltisser, Lena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette  
Heidelberger, Anja

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2018 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	5
<b>Sozialpolitik</b>	6
Sozialversicherungen	6
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>AHV</b>	Alters- und Hinterlassenenversicherung
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>WAK-SR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates
<b>SNB</b>	Schweizerische Nationalbank
<b>FK-SR</b>	Finanzkommission des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>StGB</b>	Schweizerisches Strafgesetzbuch
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz

---

<b>AVS</b>	Assurance-vieillesse et survivants
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CER-CE</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats
<b>BNS</b>	Banque nationale suisse
<b>CdF-CE</b>	Commission des finances du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CP</b>	Code pénal suisse
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**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.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 30.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in Herbstsession 2021 über eine Motion Wicki (fdp, NW), die **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** forderte. Die Motion verlangte, dass nicht nur Lastwagen, sondern auch Lieferwagen ihre externen Kosten decken sollten, beispielsweise durch die diesbezügliche Ausweitung der LSWA. Lorenzo Quadri (lega, TI) erläuterte im Rat, weshalb die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR zum Schluss gekommen war, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen: Diese neue Steuer könne durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel umgangen werden. Auch werde befürchtet, dass der Vorstoss die KMU, welche oft solche Lieferwagen einsetzen, in einer wirtschaftlich ohnehin schwierigen Zeit erheblich belasten könnte. Der zweite Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) fügte an, dass die Kommission verfassungsrechtliche Probleme sowohl im Bereich der Schwerverkehrsabgabe als auch im Bereich der Wirtschaftsfreiheit befürchte. Anschliessend erläuterten die Minderheitssprecherin Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga die Argumente für die Annahme der Motion. Die derzeit vorliegende Ungleichbehandlung sei ungerecht; auch Lieferwagen müssten für ihre externen Kosten aufkommen, zumal sie sehr viel ineffizienter seien als Lastwagen. So hätten die Fahrten von Lieferwagen in den letzten Jahren stark zugenommen – sie seien mittlerweile für zwei Drittel der gefahrenen Kilometer im Strassengüterverkehr verantwortlich; ihre Transportleistung sei im Vergleich zum Schwerverkehr jedoch minim. Zudem trage die LSWA stark zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene bei und helfe damit, dass die Stickstoff- und Feinstaub-Emissionen zurückgingen. Diese Worte vermochten die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen. Die grosse Kammer lehnte die Motion mit 103 zu 78 Stimmen ab. Die geschlossen stimmenden Fraktionen der Grünen, der SP und der GLP blieben dabei in der Minderheit.<sup>2</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 16.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2021 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche forderte, dass **ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zugelassen werden** dürfen. Balthasar Glättli (gp, ZH) wies darauf hin, dass sich die Bundesversammlung verpflichtet habe, die Klimaziele von Paris einzuhalten. Nach der Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes an der Urne seien nun alternative Wege umso wichtiger, um den Klimawandel zu bekämpfen. Für den Verkehrsbereich stelle die vorliegende Initiative eine solche Alternative dar. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR war jedoch anderer Ansicht, wie Kommissionsprecher Matthias Bregy (mitte, VS) erläuterte. Bregy argumentierte, dass die Initiative unrealistisch und unsozial sei: Zum einen sei der Zeithorizont von 2023 nicht zu erreichen, da bis in einem Jahr gar nicht genügend Autos mit alternativen Antrieben zum Verkauf angeboten werden könnten. Zum anderen

würde diese geplante Verknappung des Angebots zu höheren Preisen führen, wodurch die Fahrzeuge nicht mehr für alle Personen erschwinglich wären. Der **Nationalrat** folgte den Argumenten der Kommissionmehrheit und gab der Initiative mit 115 zu 67 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge. Die Initiative ist damit erledigt.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.06.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel «**Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft**» beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp,

BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belastete. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 13.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2022 erneut mit der **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Wie Kommissionssprecher Bregy (mitte, VS) ausführte, hatte die KVF-NR im Juni 2022 zu den Artikeln, die den Rasertatbestand betreffen, einen Rückkommensantrag gestellt, dem ihre Schwesterkommission zugestimmt hatte. Die nationalrätliche Kommission schlug nun vor, beim Führerausweiszug wieder zum geltenden Recht zurückzukehren. Dies bedeute, dass bei einem Raserdelikt weiterhin eine Mindestentzugsdauer von zwei Jahren vorgesehen wäre. Eine mildere Bestrafung solle aber möglich sein, wenn die Strafe auch nach Artikel 90 – der die Länge der Freiheitsstrafe betrifft – unterschritten werde. Bei ebendiesem Artikel 90 forderte die KVF-NR ebenfalls zum geltenden Recht zurückzuschwenken, was einem Freiheitsentzug von einem bis vier Jahren entspricht. Hierbei sollen Unterschreitungen der Mindeststrafe möglich sein, wenn ein Strafmilderungsgrund nach Artikel 48 StGB – also zum Beispiel achtenswerte Beweggründe oder schwere Drohung – besteht oder wenn die betreffende Person bezüglich Verkehrsdelikten noch keinen Eintrag im Strafregister hat. Man habe versucht, an den Regeln des geltenden Rechts festzuhalten und gleichzeitig den Gerichten einen notwendigen Ermessensspielraum zu geben, hielt Bregy fest.

In der Debatte stellte Jean-Luc Addor (svp, VS) die rhetorische Frage, ob es wichtiger sei, ein Referendum durch eine «extremistische Organisation» («organisation extrémiste») zu verhindern oder die Interessen der Verkehrsteilnehmenden zu vertreten, die «Opfer der Auswüchse von Via sicura» («victimes des excès de Via sicura») geworden seien. Er nahm damit Bezug auf die Stiftung Roadcross, die sich für Opfer des Strassenverkehrs einsetzt und die für den Fall, dass die Strafen für Raser gelockert werden sollten, mit dem Referendum gedroht hatte. Der Nationalrat nahm die Vorschläge seiner Kommission schliesslich stillschweigend an. Damit wurden zwei grosse Differenzen zum Ständerat geschaffen, kleinere Differenzen konnten jedoch ausgeräumt werden.<sup>6</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 15.03.2023  
MARCO ACKERMANN

Die Forderung nach einer Vorschrift, wonach **in der Werbung für Motorfahrzeuge jeweils auch auf eine alternative Mobilitätsform aufmerksam gemacht werden muss**, wurde im **Nationalrat** im März 2023 klar versenkt. Mit 124 zu 60 Stimmen bei 6 Enthaltungen folgte die grosse Kammer damit dem Antrag seiner KVF-NR und lehnte die parlamentarische Initiative von Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) ab. Geschlossen für die Initiative stimmten die Fraktionen der Grünen und der SP (bei 6 Enthaltungen), alle anderen Fraktionen sprachen sich geschlossen dagegen aus.

Während Pasquier-Eichenberger und Florence Brenzikofer (gp, BL) die Bevölkerung mit der Massnahme für die Themen Klimaschutz, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und gesunder Lebensstil sensibilisieren wollten, erachtete etwa Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) die Massnahme als «reine Symbolpolitik». Gregor Rutz (svp, ZH) befand es zudem als stossend, dem Parlament eine «erzieherische Aufgabe» für die Bevölkerung zuzuweisen. Der zweite Kommissionssprecher Olivier Feller (fdp, VD) fügte an, dass die Initiative die Werbefreiheit und damit den ökonomischen Freiheitsgedanken einschränke. Mit dem ablehnenden Entscheid des Nationalrats war die Initiative erledigt.<sup>7</sup>

In der Frühjahrssession 2023 räumte der **Nationalrat die letzten Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes** aus und folgte dem Ständerat bei den sogenannten **Raserbestimmungen** stillschweigend. Diese betrafen einerseits den Führerausweisenzug und andererseits die Mindeststrafe. Der geltende Führerausweisenzug von zwei Jahren durch die Behörden bei einem Raserdelikt darf demnach nur dann unterschritten werden, wenn gleichzeitig auch die grundsätzliche Mindeststrafe von einem Jahr Geld- oder Freiheitsstrafe durch die Gerichte aufgrund von achtenswerten sowie entschuldbaren Beweggründen oder im Falle von Ersttäterinnen oder -tätern reduziert wird. Als Ersttäterinnen oder -täter gelten dabei Personen, welche innerhalb der zehn Jahre vor dem Delikt nicht wegen eines anderen ähnlichen Vergehens im Strassenverkehr verurteilt worden sind. Wie Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) im Rat erläuterte, könne dank der Anpassung die übermässige Sanktionierung von schnell fahrenden Personen – beispielsweise bei einer Fahrt ins Spital mit einer schwangeren Frau – durch die Gerichte angemessen modifiziert werden. Die von der Interessenverbinding Roadcross generell geforderte Mindeststrafe von einem Jahr werde damit aber nicht angetastet. Die Stiftung liess in einer Medienmitteilung verlauten, dass dank dem «verantwortungsvollen Entscheid» des Parlaments auf ein Referendum verzichtet werde, was im Rat auch den neuen Verkehrsminister Albert Rösti freute. Roadcross werde aber die Gerichte im Auge behalten und im Falle von «laschen Urteilen» mit politischen Vorstössen reagieren, schrieb die Stiftung weiter.

In der **Schlussabstimmung** in derselben Session nahm der Nationalrat das revidierte Strassenverkehrsgesetz mit 163 zu 9 Stimmen bei 25 Enthaltungen an. Sämtliche Gegenstimmen und der grösste Teil der Enthaltungen stammten dabei aus der Fraktion der Grünen. Der Ständerat gab der Revision mit 39 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls grünes Licht.<sup>8</sup>

## Eisenbahn

In der Wintersession 2023 beriet die grosse Kammer als Erstrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** inklusive einer Anpassung im Finanzierungsmodell des Autoverlads. Für die KVF-NR erläuterte Michael Töngi (gp, LU), dass sich die Kommissionsmehrheit vorbehaltlos hinter den bundesrätlichen Entwurf gestellt habe. Drei Aspekte hatten laut Töngi aber Anlass zur Debatte gegeben: der Systemwechsel in der Finanzierung des Rollmaterials, die Frage nach der Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Autoverlads am Simplon und diejenige der Höhe des Zusatzkredits.

Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag beschlossen worden war, lagen dem Nationalrat zur Frage der Finanzierung des Autoverlads sowie, damit verbunden, zur Frage der Höhe des Zusatzkredits zwei Minderheitsanträge vor. Die Minderheit I Bregy (mitte, VS) forderte, dass der Autoverlad am Simplon ebenfalls in die Botschaft aufgenommen und der Zusatzkredit entsprechend um CHF 6 Mio. erhöht wird. Die Kommissionsmehrheit hatte sich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen diesen Antrag ausgesprochen, da der Simplonpass ganzjährig befahrbar sei und die Alternativroute via Autoverlad somit keine klare Erschliessungsfunktion von nationaler Bedeutung habe. Die Minderheit II Candinas (mitte, GR) forderte, dass der Zusatzkredit einerseits um den Autoverlad am Simplon und andererseits um CHF 12 Mio. für die bereits einbezogenen Verlade erhöht wird. Im Rahmen der Kommissionsanhörung seien von den beiden Autoverladen Lötschberg und Furka zusätzliche Kosten in der Höhe von CHF 4 bzw. 8 Mio. geltend gemacht worden. Diesem Mehraufwand wollte der Minderheitsantrag Candinas Rechnung tragen. Diverse Stimmen meldeten im Parlament ihr Erstaunen über den erst nachträglich angemeldeten Mehrbedarf sowie die unpräzise Einschätzung der notwendigen Mittel durch die Verwaltung an. Auch Bundesrat Albert Rösti lehnte den Minderheitsantrag Candinas ab, da das BAV zum aktuellen Zeitpunkt keine Plausibilisierung des Mehraufwands vornehmen könne, die Bundesfinanzen knapp seien und der Zusatzkredit auch zu einem späteren Zeitpunkt noch erweitert werden könne. In der ersten Abstimmung standen sich die Kommissionsmehrheit und die Minderheit Bregy gegenüber, wobei sich der Nationalrat mit 101 zu 87 Stimmen bei 3 Enthaltungen hinter den Minderheitsantrag stellte. Gegen die Minderheit Bregy stellten sich die Fraktionen der FDP, GLP und SVP jeweils grossmehrheitlich. Das Anliegen der weitergehenden Minderheit Candinas unterlag in der Folge mit 123 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen die Minderheit Bregy, wobei die Minderheit Candinas fast ausschliesslich bei den geschlossen auftretenden Fraktionen der SP und der Mitte Unterstützung fand.

In allen anderen Punkten folgte der Nationalrat den Anträgen der KVF-NR bzw. dem bundesrätlichen Vorschlag. Um den Anliegen der Unternehmen Rechnung zu tragen, deren Rollmaterial fortan nicht mehr durch den Bund finanziert werden soll – ein Umstand, der in der Kommission ebenfalls zu Diskussionen geführt hatte – hatte die KVF-NR im Vorfeld eine Kommissionsinitiative eingereicht. Die Kommissionsinitiative fordert die Einführung einer Solidarbürgschaft des Bundes zugunsten des Autoverlads analog zu jener im regionalen Personenverkehr.

Nach Annahme der Ausgabenbremse (mit 114 zu 75 Stimmen bei 2 Enthaltungen) sprach sich der Nationalrat in der **Gesamtabstimmung** mit 189 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Annahme des Entwurfes aus. Somit ging das Geschäft mit einer Anpassung – der Aufnahme des Autoverlads am Simplon – an den Ständerat.<sup>9</sup>

## 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 Stimmbürger 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, kassierte und dadurch auf Kosten der Schweizer Sparerinnen und Sparer 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).<sup>10</sup>

---

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

2) AB NR, 2021, S. 2067 f.

3) AB NR 2021, S. 2694 ff.

4) AB NR, 2022, S. 288 ff.

5) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

6) AB NR, 2022, S. 1383 f.; Blick, 29.6.22

7) AB NR, 2023, S. 530 ff.

8) AB NR, 2023, S. 657; AB NR, 2023, S. 72 ff.; AB SR, 2023, S. 277; BBl 2023 791; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23; Medienmitteilung Roadcross vom 17.3.23

9) AB NR, 2023, S. 2545 ff.

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