

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Romano, Marco (mitte/centre, TI) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

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, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Sozialpolitik	7
Sozialversicherungen	7
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	7

Abkürzungsverzeichnis

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
SNB	Schweizerische Nationalbank
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates
EU	Europäische Union
IV	Invalidenversicherung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen

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
BNS	Banque nationale suisse
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats
UE	Union européenne
AI	Assurance-invalidité
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

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.²

POSTULAT
DATUM: 19.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 reichten die Nationalräte Jürg Grossen (glp, BE), Matthias Jauslin (fdp, AG) und Marco Romano (mitte, TI) je ein gleichlautendes Postulat ein (Po. 20.4627; Po. 20.4640; Po. 20.4694), mit welchem sie den Bundesrat aufforderten, aufzuzeigen, welche gesetzlichen Grundlagen nötig sind, damit bis 2050 ein **fossilfreier Verkehr ermöglicht** werden kann. Zudem sollen im geforderten Bericht auch mögliche Hindernisse identifiziert werden, die dieses Ziel in Frage stellen könnten.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Postulate. Sie wurden in der Frühjahressession 2021 allesamt stillschweigend angenommen.³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 hatte sich der Bundesrat für den Entwurf der KVF-NR zur **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»** ausgesprochen, hatte aber vorgeschlagen, einen Passus zu streichen, welcher für inländische Fahrten eine längere Frist für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen vorsieht. Eine solche Sonderbehandlung für Inlandfahrten stehe in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen mit der EU. Er schloss sich mit dieser Haltung der Minderheit Schaffner (glp, ZH) an.

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit dem Geschäft und führte eine intensive Debatte darüber. Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) stellte den Sicherheitsaspekt ins Zentrum seiner Ausführungen. Mit der neuen Regelung würden die Fahrten über die vier Transitachsen – Gotthard, San Bernardino, Simplon und

Grosser Sankt Bernhard – sowie auch die Fahrten auf den Zufahrtsstrassen zu diesen Übergängen sicherer. Die von der Kommission vorgesehene Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte begründete Romano mit der Versorgungssicherheit bestimmter Regionen, namentlich der Südschweiz und des Wallis. Christian Wasserfallen (fdp, BE), als Vertreter des Minderheitsantrags auf Nichteintreten, und Barbara Schaffner sahen die Lage anders. Zum einen «ritze» die Vorlage am Landverkehrsabkommen mit der EU, zum anderen gebe es mit der geplanten längeren Frist für Transporte im Wallis und der Südschweiz eine innerschweizerische Diskriminierung. Seitens SP erläuterte Jon Pult (sp, GR), dass seine Partei die Vorlage der Kommissionsmehrheit unterstütze. Der Antrag Schaffner auf Aufhebung der Ausnahmeregelung sei eigentlich richtig, die SP lehne ihn aber aus taktischen Gründen ab, um hier eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden.

Anschliessend wurde über die beiden Minderheiten abgestimmt. Weder die Minderheit Wasserfallen auf Nichteintreten, noch der Antrag Schaffner und des Bundesrates auf Streichung der Sonderregelung für den inländischen Transitverkehr fanden eine Mehrheit. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 112 zu 77 Stimmen angenommen. Die FDP.Liberalen-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Wintersession 2021 mit dem **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Marco Romano (mitte, TI) und Frédéric Borloz (fdp, VD) stellten die Vorlage vor, deren zentraler Aspekt in der Verpflichtung der Kantone lag, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.

In der Eintretensdebatte hiessen Mitglieder der Grünen-, SP- und GLP-Fraktion die Vorlage des Bundesrates – unter anderem mit Verweis auf die wichtige Rolle der Veloförderung im Kampf gegen die Treibhausgase – gut und beabsichtigten, die «Verwässerungen» (Aebischer; sp, BE), die der Ständerat vorgenommen hatte, wieder rückgängig zu machen. Die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion wollten ebenfalls auf die Vorlage eintreten, äusserten sich jedoch nicht mit demselben Enthusiasmus zur Vorlage. Sie sahen vor allem «die Einräumung von Kompetenzen zugunsten von Interessenorganisationen» (Fluri; fdp, SO) kritisch, womit Fluri insbesondere auf den Beibezug von Velo-Fachorganisationen bei der Planung und dem Erhalt der Velowegnetze anspielte. Die SVP-Fraktion hingegen sprach sich gegen das Gesetz aus. Für sie bedeutete ein neues Gesetz mehr Ausgaben, welche die Auto- und Lastwagenfahrer sowie die Kantone und Gemeinden berappen müssten. Zudem werde der Ausbau der Velowege in der Stadt zu weniger Platz für die Autofahrer und auf dem Land zum Verlust von Landwirtschaftsfläche führen, befürchteten die Sprechenden der SVP-Fraktion.

Im Anschluss an das unbestrittene Eintreten wurden die einzelnen Minderheitsanträge debattiert, die sich um die Durchgängigkeit der Velowegnetze, um die Information der Öffentlichkeit, um die Aufgliederung in Haupt- und Nebenrouten und um die Fristen für die Umsetzung des Gesetzes drehten. Auch über den Einbezug und das Verbandsbeschwerderecht von Interessenorganisationen im Bereich des Veloverkehrs wurde – wie bereits im Ständerat – intensiv diskutiert. Die Minderheitsanträge wurden allesamt abgelehnt. In Übereinstimmung mit den Anträgen der Kommissionsmehrheit blieb der Nationalrat somit fast gänzlich auf der Linie des Ständerates. Allerdings wurde der Entscheid des Ständerates korrigiert, wonach die Velowegnetze nur «möglichst» sicher und die Streckenführung nur «möglichst» direkt sein solle. In der Version des Nationalrates müssen sie demnach «sicher» und «direkt» sein. Auch beim Ersatz von Velowegen entschied sich der Nationalrat für eine strengere Formulierung: Er strich den Passus, dass ein «ausgewiesenes öffentliches Interesse» an einem Ersatz vorliegen müsse; somit müssten Velowege in jedem Fall ersetzt werden.

In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer den Entwurf mit 135 zu 50 Stimmen bei 3 Enthaltungen an. Lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte die Vorlage ab.⁵

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 «Gliesskannensystem», 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 Brogini (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.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 befasste sich die **grosse Kammer** als Erstrat mit der **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**. Marco Romano (mitte, TI) führte für die KVF-NR in die Vorlage ein und erläuterte, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Ansatz für die Erhebung der LSVA eine Harmonisierung mit dem europäischen System mit sich bringe und die Erhebung der Steuer vereinfache. Dadurch werde der Verwaltungsaufwand für den Schwertransportsektor und den Staat verringert. Die Kommission begrüsse die Vorlage, führte Romano weiter aus; einziger strittiger Punkt sei die Bemessungsgrundlage für Anhänger von Lastwagen, wozu ein Minderheitsantrag Schaffner (glp, ZH) vorliege. Die Mehrheit der Kommission sei der Ansicht, dass die Berechnung der LSVA gemäss Vorlage des Bundesrates und damit weiterhin gleich wie bisher erfolgen soll, also in Abhängigkeit von Fahrleistung, Emissionsklasse und Gesamtgewicht. Dies solle sowohl für Zugfahrzeuge als auch für Anhänger und Auflieger gelten. Anschliessend erläuterte Barbara Schaffner ihren Minderheitsantrag. Dieser bedeute eine Vereinfachung der LSVA-Bemessung für Anhänger, da die Berechnung nur anhand der Anzahl Achsen vorgenommen würde, was überdies dem europäischen Standard entspreche. Diese Vereinfachung würde der Bundeskasse Einsparungen von CHF 50 Mio. in zehn Jahren einbringen, schloss Schaffner. Finanzminister Maurer sprach sich im Namen des Bundesrates gegen den Minderheitsantrag aus. Seit der Einführung der LSVA, als bei der Bemessungsgrundlage auf das Gesamtgewicht abgestellt wurde, hätten viele Transportunternehmen in entsprechend leichtes Material investiert. Man solle daher nun nicht nachträglich die Spielregeln ändern, «denn das System funktioniert so».

Abschliessend schritt der Nationalrat zu den Abstimmungen und trat ohne Gegenantrag auf den Entwurf ein. Die Minderheit Schaffner fand nur bei SP, Grünen und Grünliberalen Zustimmung und wurde mit 110 zu 83 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat den Entwurf einstimmig an; ebenso einstimmige Zustimmung fand der entsprechende Finanzierungskredit.⁷

BERICHT
DATUM: 28.06.2023
LENA BALTISSE

In Erfüllung von drei gleichlautenden Postulaten Grossen (glp, BE), Jauslin (fdp, AG) und Romano (mitte, TI) veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2023 einen **Bericht** zu gesetzlichen Massnahmen, mit welchen ein **fossilfreier Verkehr bis 2050** ermöglicht werden kann.

Bei den **Personenwagen** präsentierte der Bundesrat zwei zentrale Massnahmenbereiche: das Phase-Out von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien.

Für das Phase-Out nannte der Bericht die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen und die Verschärfung der CO₂-Zielwerte für Neufahrzeuge als mögliche Instrumente. Die Nichtanerkennung von Konformitätsnachweisen würde laut dem Bericht zu einem Verkaufs- und Zulassungsstopp von gewissen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor führen, der Bundesrat schätzte dieses Instrument aber als schwer umsetzbar und bezüglich der Verhältnismässigkeit als kritisch ein. Die Verschärfung der CO₂-Zielwerte hingegen würde zwar die Eigentumsgarantie und Wirtschaftsfreiheit teilweise einschränken, sie könnte aber weitaus einfacher umgesetzt werden und wurde vom Bundesrat als verhältnismässig eingestuft. Bezüglich des CO₂-Zielwerts

muss laut dem Bericht jedoch beachtet werden, dass die Massnahmen im Gleichschritt mit der EU erfolgen, für welche die meisten in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge produziert werden. Eine verfrühte Senkung der CO₂-Zielwerte könnte die Schweiz vom EU-Markt abschneiden, eine späte Senkung könnte die Schweiz zu einem Absatzmarkt für noch nicht verkaufte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor machen. Der Bundesrat sieht im Vorschlag für eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes vor, die CO₂-Richtwerte der EU zu übernehmen.

Da die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit nichtfossilem Antrieb im öffentlichen Bereich bereits stetig wachse, setzte der Bericht seinen Fokus auf die Frage nach dem Rechtsanspruch auf Ladeinfrastruktur für Mietende und Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer. Ein solcher Anspruch bestehe im geltenden Schweizer Recht nicht, in verschiedenen EU-Ländern wurden dazu aber bereits Regelungen beschlossen. Dieser Anspruch würde laut dem Bericht jedoch die Wirtschaftsfreiheit, die Eigentumsgarantie und die Vertragsfreiheit übermässig einschränken. Die Ladeinfrastruktur könne jedoch anderweitig gefördert werden, beispielsweise durch den Erlass kantonaler Vorschriften zur Schaffung der baulichen Voraussetzungen für Ladeinfrastruktur, durch eine finanzielle Förderung seitens Bund, Kantonen und Gemeinden oder durch freiwillige Massnahmen wie die Roadmap Elektromobilität 2050.

Die CO₂-Intensität des **öffentlichen Verkehrs** wurde im Bericht bereits als tief eingeschätzt. Dabei wurde auf die Perspektive «Bahn 2050» verwiesen, welche die mittleren und kurzen Distanzen stärken und weiter zur Erreichung der Klimaziele beitragen soll. Einzig bei Bussen und Passagierschiffen sah der Bericht Potenzial für eine Umstellung auf fossilfreie Antriebstechnologien, wozu der Bundesrat auf eine Motion und ein Postulat der KVF-NR verwies.

Im Bereich des **Güterverkehrs** entstehen laut dem Bericht die grössten Emissionen im Strassenverkehr. Der Bundesrat schlug dazu insbesondere Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn vor. Bezüglich des Phase-Outs von Gütertransportfahrzeugen mit Verbrennungsmotor erachtete der Bundesrat weitgehend dieselben Massnahmen als angemessen wie für Personenwagen. Im Kontext der Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb seien die Ansprüche jedoch komplexer als für Personenwagen. Es bestehe noch keine entsprechende Roadmap und nur im Bereich der Wasserstoffbetankung sei ein Netzwerk von Tankinfrastruktur im Aufbau. Weiter wies der Bundesrat auf verschiedene Massnahmen im Bereich des Güterverkehrs hin, welche bereits in Arbeit seien, beispielsweise auf Projekte im Bahngüterverkehr, in welchen ein flächendeckendes und bedürfnisorientiertes Angebot ausgebaut werde. Weiter seien im Bereich des Schwerverkehrs bereits verschiedene Anreize für den Umstieg auf fossilfreie Antriebstechnologien gesetzt worden, was unter anderem auch in der Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes festgehalten sei.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2023
LENA BALTISSER

Der **Nationalrat** machte sich in der Herbstsession 2023 als Erstrat an die Beratung der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**. Die KVF-NR schlug ihrem Rat drei Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. Erstens sollte explizit im Gesetz festgehalten werden, dass der nicht-gewerbliche grenzüberschreitende Transport von Werkzeug und Material durch Handwerkerinnen und Handwerker nicht der Lizenzpflicht untersteht. Zweitens sprach sich die KVF-NR gegen den Vorschlag des Bundesrats aus, dass die Voraussetzung der Zuverlässigkeit für die Zulassung als Strassentransportunternehmen von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung ausgeweitet werden soll; die Norm wäre aus Sicht der Kommissionmehrheit unverhältnismässig und würde insbesondere kleine Unternehmen belasten. Drittens schlug die Kommission vor, dass im nicht-öffentlich zugänglichen Teil des geplanten Registers der Strassentransportunternehmen eine Kategorie zur Risikoeinstufung aufgenommen wird. Das Risikoeinstufungssystem sollte dabei auf bisher erfolgten Regelverstössen gegen die EU-Richtlinie für die Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen basieren. Die Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) und Storni (sp, TI) unterstrichen zudem die Wichtigkeit der Vorlage für den fairen Wettbewerb im Strassenverkehr, für die Harmonisierung der Zulassungsbewilligungen als Strassentransportunternehmen mit EU-Normen sowie für die Bekämpfung von Briefkastenfirmen. Eintreten wurde ohne Gegenantrag beschlossen, in der Detailberatung lagen jedoch verschiedene Minderheitsanträge vor.

Im ersten Teil der Vorlage, welche die **Lizenzierung von Lieferwagen ab 2.5 Tonnen** neu regelte, lagen zwei Minderheitsanträge vor. Die erste Minderheit sprach sich gegen den

Präzisierungsvorschlag der KVF-NR aus, welcher den grenzüberschreitenden Material- und Werkzeugtransport von Handwerkerinnen und Handwerkern aus der Lizenzpflicht ausschliessen wollte. Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) führte dazu aus, dass das Gesetz bereits klar genug sei und es keiner zusätzlichen Präzisierung bedürfe. Bundesrat und Verwaltung hätten der Kommission versichert, dass die entsprechenden Unternehmen auch im bundesrätlichen Textentwurf nicht unter die neue Lizenzpflicht fallen würden. Der zweite Minderheitsantrag forderte die Streichung einer Ausnahme: Der Bundesrat sah in seinem Gesetzesentwurf vor, dass Transportunternehmer mit Fahrzeugen zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen, deren Güterbeförderung nur in der Schweiz stattfindet, von der Lizenzpflicht ausgenommen werden. Minderheitssprecher Michael Töngi (gp, LU) erklärte, dass Fahrerinnen und Fahrer auch im schweizweiten Transportgewerbe oftmals unter schlechten Arbeitsbedingungen arbeiten würden, was durch die Ausweitung der Lizenzpflicht verbessert werden könnte. Sowohl die Kommissionsmehrheit als auch Bundesrat Albert Röstli sprach sich gegen den Antrag aus. Der administrative Aufwand wäre laut Röstli massiv, wenn nicht nur grenzüberschreitende, sondern auch ausschliesslich in der Schweiz tätige Unternehmen unter die Lizenzpflicht fallen würden. Die grosse Kammer stellte sich schlussendlich in diesem ersten Teil der Vorlage jeweils hinter die Meinung der Kommissionsmehrheit und lehnte die beiden Minderheitsanträge mit 120 zu 69 Stimmen ohne Enthaltung bzw. 107 zu 82 Stimmen mit einer Enthaltung ab.

Im zweiten Teil der Vorlage, deren Ziel die **Unterbindung von Briefkastenfirmen** war, wollte eine Minderheit Töngi wie der Bundesrat – aber anders als die Kommissionsmehrheit – eine Ausweitung der Zulassungsbedingung der Zuverlässigkeit von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung. Der Minderheitsantrag Töngi blieb jedoch erfolglos: Der Nationalrat sprach sich mit 105 zu 85 Stimmen ohne Enthaltung für die Streichung der erweiterten Zulassungsbedingung aus.

Der dritte Teil der Vorlage sah unter anderem die **Schaffung eines international vernetzbaren Registers der Strassentransportunternehmen** vor. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) forderte die Streichung von zwei im Register geforderten Angaben: der Anzahl der im Vorjahr im Unternehmen beschäftigter Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens. Giezendanner ergänzte dazu, dass die Anbindung an das ERRU nicht vollumfänglich geschehen müsse. Der Antrag fand im Rat jedoch keine Mehrheit; die grosse Kammer folgte der Kommissionsmehrheit und sprach sich mit 106 zu 82 Stimmen ohne Enthaltung für den Entwurf des Bundesrats aus. Weiter empfahl eine Minderheit Fluri (fpd, SO) die von der KVF-NR vorgeschlagene Einführung eines Risikoeinstufungssystems aus dem Register der Strassentransportunternehmen zu streichen. In Anbetracht einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580) und der bereits bestehenden polizeilichen Instrumente zur Einschätzung der Fehlbarkeit von Transportunternehmen müsse die EU-Norm nicht übernommen werden. Bundesrat Röstli sprach sich ebenfalls gegen den Kommissionsantrag aus. Das Risikoeinstufungssystem würde laut dem ASTRA keinen Mehrwert mit sich bringen. In der Abstimmung fiel das Resultat schlussendlich ähnlich knapp aus wie in der Kommission, wo es einen Stichentscheid des Kommissionspräsidenten gebraucht hatte. Der Nationalrat stellte sich jedoch anders als die Kommissionsmehrheit mit 98 zu 92 Stimmen ohne Enthaltung hinter den Minderheitsantrag und den Bundesrat, womit das Risikoeinstufungssystem nicht in das Register aufgenommen wurde.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 191 Stimmen ohne Enthaltung einstimmig gutgeheissen und mit den zwei Anpassungen – der Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Handwerkstransporte und der Nichtunterstellung der Personen der Geschäftsleitung unter das Kriterium der Zuverlässigkeit – an den Ständerat überwiesen. Der Nationalrat genehmigte zudem die Abschreibung besagter Motion Storni, die der Bundesrat mit der beratenen Vorlage als erledigt ansah.⁹

Sozialpolitik

Sozialversicherungen

Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.05.2018
ANJA HEIDELBERGER

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 Stimmbevölkerung 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 Finanzaufgabe 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 Sparer sowie 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

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

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

3) AB NR, 2021, S. 662; AB NR, 2021, S. 663

4) AB NR, 2021, S. 1031 ff.; BBl 2021, 530

5) AB NR 2021, S. 2668 ff.; AB NR 2021, S. 2679 ff.

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

7) AB NR, 2022, S. 2165 ff.

8) Bericht BR vom 28.6.23

9) AB NR, 2023, S. 1518 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.8.23

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