

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|---|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Strassenverkehr |
| Akteure | Regazzi, Fabio (cvp/pdc, TI) NR/CN, Janiak, Claude (sp/ps, BL) SR/CE |
| 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

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2014 - 2019*. 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 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Eisenbahn | 5 |

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) forderte ein neues Verkehrsmanagement am Gotthard, insbesondere eine **neue Lösung für Reisebusse im Verkehr mit dem Kanton Tessin**. Da Reisebusse effizienter seien als Personenwagen, sollten Reisebusse in Stausituationen bevorzugt behandelt werden. Regazzi nahm damit eine Forderung von Ständerat Lombardi (cvp, TI) von 2010 wieder auf, die nach der Zustimmung des Ständerates in der grossen Kammer abgelehnt worden war (10.3870). Die Motion Regazzi wurde im März 2015 gemäss dem Antrag des Bundesrates abgelehnt.¹

MOTION
DATUM: 12.12.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2015 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) die **Implementierung des Abfertigungsverfahrens Transito auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda**. Transito sei in Basel-Weil am Rhein sehr erfolgreich, es habe die Staustunden am Grenzübergang deutlich reduziert. In Chiasso-Brogeda sei das Abfertigungsverfahren deshalb ebenfalls einzuführen. Der Bundesrat beantragte im November 2015 die Ablehnung der Motion und begründete dies mit der fehlenden Unterstützung Italiens. Die Einführung von Transito sei mit Italien abgesprochen worden, doch sei seit 2006 von Italien nie eine Genehmigung des Projekts eingegangen, noch hätte Italien seinen Anteil von CHF 35 Mio. an den Gesamtkosten von rund CHF 45 Mio. zugesagt, um die baulich notwendigen Massnahmen am Grenzübergang zu finanzieren. Der Bund beobachte die Situation in Chiasso-Brogeda seit Jahren, sei aber zum Schluss gekommen, dass wegen der rückläufigen Zahl der Lastwagen momentan kein Handlungsbedarf gegeben sei. Bundesrat Maurer erklärte im Mai 2017 im Nationalrat erneut, dass der Ball bei Italien liege. Der Nationalrat nahm die Motion dennoch mit 137 gegen 52 Stimmen (1 Enthaltung) an. Der Ständerat behandelte das Geschäft im Dezember 2017 und nahm die Motion ebenfalls an: Mit 29 gegen 12 Stimmen (keine Enthaltungen).²

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Ständerat Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte

sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitsanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzicht-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengekommen.³

MOTION
DATUM: 23.09.2015
NIKLAUS BIERI

Mit einer im Juni 2015 eingereichten Motion verlangte Ständerat Janiak (sp, BL), dass alle grenznahen ausländischen Umlade-Terminals des kombinierten Verkehrs von der **LSVA-Rückerstattungsberechtigung** auszuschliessen seien. Hintergrund dieser Forderung ist eine seit dem 1. Januar 2008 gültige Weisung der Eidgenössischen Zollverwaltung, welche Fahrten ab dem Terminal der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse (Duss) in Weil am Rhein eine LSVA-Rückerstattungsberechtigung zugesteht. Diese Weisung unterlaufe – so die Begründung des Motionärs – die erwünschte Verkehrsverlagerung, indem Strassentransporte finanziell begünstigt würden. Der Bundesrat stimmte dem Anliegen zu und beantragte die Annahme der Motion. Der Ständerat folgte diesem Antrag im September 2015 diskussionslos.⁴

MOTION
DATUM: 08.03.2016
NIKLAUS BIERI

Die vom Ständerat 2015 angenommene Motion Janiak (sp, BL) zur **LSVA-Rückerstattungsberechtigung** grenznaher ausländischer Terminals des kombinierten Verkehrs wurde 2016 im Nationalrat debattiert. Die KVF-NR kam im Vorfeld der Ratsdebatte zum Schluss, die von der Motion geforderte Ausschliessung grenznaher ausländischer Umladeterminale von der LSVA-Rückerstattung behindere den Wettbewerb und verunsichere die Branche. Die Kommissionsmehrheit beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) stimmte dem Motionär hingegen zu. Mit 118 gegen 68 Stimmen (keine Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion nach angeregter Diskussion ab.⁵

PARLAMENTARISCHE 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 Initiant 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.⁶

MOTION

DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.⁷

MOTION

DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

„Eine sinnlose Bevormundung gegenüber dem Bürger und dem Gewerbe“ sei das Verbot von **Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten**, befand die KVF-NR und reichte im April 2017 eine Motion ein, welche die Benachteiligung des Gastgewerbes auf Autobahnraststätten aufheben soll. Verkauf und Ausschank von Alkohol soll auf den Autobahnraststätten mit den gleichen Auflagen wie im übrigen Gastgewerbe möglich sein. Die Konsumenten müssten sich eigenverantwortlich an die den Alkoholkonsum betreffenden Regeln des Strassenverkehrs halten. Das Anliegen in die Kommission gebracht hatten Kurt Fluri (fdp, SO), Fabio Regazzi (cvp, TI) und Nadja Pieren (svp, BE). Eine Kommissionsminderheit Hadorn (sp, SO) beantragte, die Motion abzulehnen, der Bundesrat empfahl hingegen die Annahme. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2017 mit 115 gegen 62 Stimmen (3 Enthaltungen) an, dies obwohl vor allem aus dem Kreis der SP und der Grünen auf die erfolgreiche Alkoholprävention hingewiesen wurde, die sich in der Unfallstatistik zeige.⁸

MOTION

DATUM: 16.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge schaffen**. Möglichst schnell solle der Bundesrat die erforderlichen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes, des Versicherungsvertragsgesetzes und weiterer betroffener Gesetze ausarbeiten und dabei insbesondere die technischen und rechtlichen Aspekte festlegen, die für den Einsatz solcher Fahrzeuge in der Schweiz gelten sollen. Die Motion war im März 2017 eingereicht worden, im Mai beantragte der Bundesrat die Annahme und bereits im Juni 2017 nahm der Nationalrat die Motion stillschweigend an.⁹

VOLKSINITIATIVE

DATUM: 07.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im April 2016 lancierte das Komitee «L'Association Stop aux abus de Viasicura (ASAVS)» die **Volksinitiative «Stopp den Auswüchsen von Via sicura»**. Es ging den Initianten darum, gewisse mit der Via sicura 2012 eingeführte und von ihnen als zu streng wahrgenommene Strafen für Verkehrsdelikte etwas milder zu gestalten. Insbesondere wollte das Initiativkomitee, dem mit Jean-Luc Addor (svp, VS) und Fabio Regazzi (cvp, TI) auch zwei Parlamentarier angehörten, die Geldstrafe als Alternative zur Freiheitsstrafe für Raser wieder einführen, das Rückgriffsrecht der Versicherer auf fehlbare Verkehrsteilnehmer der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Verurteilten anpassen sowie die Dauer von Ausweisenzügen senken.

Das Initiativkomitee fand nur bei kleineren Organisationen Unterstützung, die

nationalen Verkehrsverbände lehnten es ab, sich für die Initiative einzusetzen. Zudem war das Komitee in der Romandie weit stärker verwurzelt als in der Deutschschweiz, wo es kaum Fuss zu fassen vermochte.

Anfang November 2017 gab das Initiativkomitee auf, laut Medienberichten waren kurz vor Ablauf der Sammelfrist erst 30'000 Unterschriften gesammelt worden. Die Initianten verwiesen jedoch auf die im Parlament hängigen Vorstösse, mit denen sie ihre Ziele dennoch erreichen wollten. Am 7. November 2017 teilte die Bundeskanzlei mit, dass die Volksinitiative nicht zustande gekommen sei.¹⁰

MOTION

DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 nahm der Ständerat zwei Motionen bezüglich selbstfahrender Fahrzeuge ohne Gegenstimme an. Sowohl die Motion Regazzi (cvp, TI) für einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge** als auch die Motion der FDP-Liberale-Fraktion „Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge“ waren unumstritten und auch vom Bundesrat zur Annahme empfohlen worden. Bundesrätin Leuthard wies in der kleinen Kammer jedoch darauf hin, dass Fragen nach Haftung und Datenfluss nicht trivial seien und eine Gesetzesänderung wohl unumgänglich sei.¹¹

MOTION

DATUM: 16.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Regazzi (cvp, TI) zum Abbau von technischen Handelshemmnissen bei der Erhöhung oder Absenkung von **Garantiegewicht und Anhängelast von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen** wurde im März 2018 vom Nationalrat stillschweigend angenommen. Die Motion verlangt, die gesetzlichen Grundlagen seien dahingehend anzupassen, dass bei einer Änderung des Garantiegewichts (d.h. dem vom Hersteller garantierten Höchstgewicht) von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen keine zwingenden technischen Änderungen vorgenommen werden müssten und anerkannte Prüfstellen Anhängelasten gewähren oder erhöhen könnten.¹²

MOTION

DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Regazzi (cvp, TI) betreffend **Garantiegewicht und Anhängelast von Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen** «rennt also eigentlich offene Türen ein», hielt Ständerat Janiak (sp, BL) im September 2018 im Plenum für die KVF-SR fest, nachdem er erklärt hatte, dass die entsprechend geänderte Verordnung bereits per 1. Januar 2019 in Kraft treten solle. Bundesrätin Leuthard bestätigte dies und berief sich auf die Vernehmlassung zur Verordnungsanpassung, wo keine Einwände vorgebracht worden seien. Nach diesen Ausführungen nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.¹³

MOTION

DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Bezüglich der Motion Reimann (svp, SG) zur **Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen** folgte der Ständerat in der Herbstsession 2018 stillschweigend dem Antrag seiner Kommission: Diese hatte mit 7 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) beantragt, die Motion anzunehmen. Ständerat Janiak (sp, BL) führte dazu aus, die Minderheit habe auf einen Antrag auf Ablehnung verzichtet, weil die Kommissionsmehrheit das Anliegen im Bewusstsein guthiess, dass ein Wechsel von der Aufklebe-Kontrollmarke hin zu einer Informatiklösung Zeit brauche. Dass die Aufklebe-Kontrollmarke nicht mehr zeitgemäss sei, darin sei sich die Kommission einig gewesen. Bundesrätin Leuthard zeigte sich froh über die pragmatische Art und Weise der Zustimmung der KVF-SR, insbesondere über die Freiheit in der Umsetzung der Motion, welche sich aus den mündlichen Ausführungen der Kommission ergebe.¹⁴

MOTION

DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Ständerat Damian Müller (fdp, LU) erahnte eine Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur, weil der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zunehme und deren Lenkerinnen und Lenker entsprechend keine Mineralölsteuer bezahlten. Neben der Finanzierungslücke ging es Ständerat Müller auch um die Gerechtigkeit, als er im Juni 2019 seine Motion «**Mobility-Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**» einreichte. Schliesslich würden Fahrerinnen und Fahrer von Elektro- oder Wasserstoffautos die Strasseninfrastruktur zwar nutzen, aber keinen finanziellen Beitrag an deren Finanzierung leisten. Der Motionär wollte deshalb den Bundesrat damit beauftragen, dem Parlament eine Vorlage zu Mobility-Pricing zu unterbreiten, mit der sich auch Verkehrsteilnehmer, welche keine Mineralölsteuer entrichten, finanziell an der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung beteiligen. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung. Zwar wolle der Bundesrat zu

«gegebener Zeit» eine Vorlage für eine Abgabe bei Fahrzeugen mit alternativen Treibstoffen verabschieden, bis auf Weiteres – beziehungsweise bis zu einer deutlich höheren Marktdurchdringung – sollten solche Fahrzeuge jedoch noch gefördert werden.

Als die Motion im September 2019 in den Ständerat kam, stellte Claude Janiak (sp, BL) einen Ordnungsantrag: Die Motion solle der KVF-SR zur Vorprüfung zugewiesen werden. Ständerat Janiak versprach sich davon eine «Gesamtschau» über die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die Entwicklung der Mineralölsteuererträge und die Strassenverkehrsfinanzierung. Motionär Müller erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden, hielt jedoch an die Adresse des Bundesrates fest, dass er sich vom Zuwarten nichts verpreche. Die kleine Kammer nahm den Ordnungsantrag Janiak diskussionslos an und wies die Motion der KVF-SR zur Vorprüfung zu.¹⁵

POSTULAT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

In seinem Postulat «**Personen ab 70 Jahren dazu motivieren, ihren Führerausweis freiwillig abzugeben**» schlug Nationalrat Fabio Regazzi (cvp, TI) vor, dass der Bund Anreize zur freiwilligen Abgabe des Fahrausweises prüfe. Es könnten etwa Vergünstigungen von 50 bis 100 Prozent des Generalabonnements angeboten werden. Der Bundesrat lehnte eine «Subventionierung privater Mobilität im Giesskannenprinzip» ab, er wolle sich auf Information und Sensibilisierung beschränken. Das Postulat wurde im September 2019 im Nationalrat mit 133 zu 39 Stimmen (bei 18 Enthaltungen) abgelehnt. Die Ja-Stimmen stammten dabei von einer Mehrheit der SP-Fraktion und einer Minderheit der CVP-Fraktion, sowie von zwei Mitgliedern der SVP.¹⁶

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. August 2017 hatte sich bei Rastatt DE bei Bauarbeiten an einer Untertunnelung ein Gleis abgesenkt. Der destabilisierte Untergrund führte zu einer **Streckenblockierung bei der Rheintalbahn**, welche Auswirkungen auf den ganzen europäischen Gütertransport hatte. Während Bahnpassagiere auf der betroffenen Strecke mit Bussen um die gesperrte Stelle befördert wurden, fiel der Gütertransport auf der Schiene komplett aus. Von den rund 200 Güterzügen, die jeweils pro Tag auf der betroffenen Strecke unterwegs waren, konnten Anfang September rund 50 über Ausweichstrecken (via Stuttgart oder durch Frankreich) verkehren. Strassentransportfirmen und die Rheinschiffahrt konnten Güter im Volumen von rund 60 Zügen pro Tag aufnehmen, fast die Hälfte des üblichen Gütertransportvolumens konnte jedoch nicht transportiert werden. Der Unterbruch im Güterbahnkorridor zwischen Rotterdam und Genua machte sich vielseitig bemerkbar, so mussten etwa viele Schweizer Firmen auf Rohstoffe warten und Produktionseinbussen verkraften. Die Rheinschiffahrt freute sich über das Wachstum im Auftragsvolumen und führte kurzzeitig gar den 24-Stunden-Betrieb ein, die Anbieter im kombinierten Güterverkehr sorgten sich jedoch um ihren Kundenstamm. Um die Dringlichkeit des Problems für die Schweizer Wirtschaft zu unterstreichen und um ausreichende Ersatzstrecken zu fordern, schrieb Bundesrätin Leuthard an den deutschen Verkehrsminister Dobrindt. Betroffene aus der Wirtschaft äusserten ebenso wie Mitglieder des Bundesparlaments Kritik an Deutschland, in ihren Augen dauerte die Behebung der Panne viel zu lange. Am 1. Oktober konnte der Verkehr auf der Strecke wieder aufgenommen werden – die Deutsche Bahn hatte die im destabilisierten Streckenteil steckende Tunnelbohrmaschine aufgegeben und einbetoniert und so den Untergrund wieder stabilisiert.

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.¹⁷

- 1) AB NR, 2015, S. 333f.
- 2) AB NR, 2017, S. 714 f.; AB SR, 2017, S. 957 ff.
- 3) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBI, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14
- 4) AB SR, 2015, S. 1029 f.
- 5) AB NR, 2016, S. 232 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR
- 6) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
- 7) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257
- 8) AB NR, 2017, S. 1063 ff.
- 9) AB NR, 2017, S. 1196
- 10) AZ, 3.11.17; BBI, 2016, S. 3721 f.; BBI, 2017, S. 6895; TG, 3.5.16
- 11) AB SR, 2017, S. 925 f.
- 12) AB NR, 2018, S. 531
- 13) AB SR, 2018, S. 780
- 14) AB SR, 2018, S. 784.
- 15) AB SR, 2019, S. 628 f.
- 16) AB NR, 2019, S. 1532
- 17) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17