

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Sans restriction
Acteurs	Dittli, Josef (fdp/plr, UR) SR/CE, Graf, Maya (gp/verts, BL) SR/CE, Heggin, Peter (cvp/pdc, ZG) SR/CE
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2022

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Citations préféré

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, 2017 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 24.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Trafic routier	1
Chemin de fer	1
Trafic d'agglomération, transport public	3
Trafic aérien	4

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
EU	Europäische Union
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Fedpol	Bundesamt für Polizei
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CDG-CE	Commission de gestion du Conseil des Etats
UE	Union européenne
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Fedpol	Office fédéral de la police
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic routier

MOTION
DATE: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Josef Dittli (fdp, UR) forderte mittels einer im Dezember 2020 eingereichten Motion **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen**. Mit dieser Motion brachte er ein ähnliches Anliegen wie Parteikollege Wicki (fdp, NW) auf, der in einem Vorstoss verlangt hatte, dass Lieferwagen in das System der LSWA integriert werden. Dittlis Vorstoss zielte nun darauf ab, dass die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen, die für Lastwagenfahrerinnen und -fahrer gelten, auch auf Fahrerinnen und Fahrer für Lieferwagen (> 2,5t) ausgedehnt werden. Zudem sollen für diese Fahrzeuge ebenfalls die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich dem digitalen Fahrschreiber im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Nachdem Dittli diesen erläutert hatte, wies Verkehrsministerin Sommaruga darauf hin, dass die neue Regelung nur für den gewerbsmässigen Güterverkehr gelten und nicht bei Firmen angewendet werde, deren Hauptbeschäftigung nicht der Transport darstellt. Ein Schreiner beispielsweise, der einen Tisch oder ähnliches transportiere, sei daher von der neuen Bestimmung nicht betroffen. Nach diesen Ausführungen stimmte die kleine Kammer der Motion stillschweigend zu.¹

Chemin de fer

AUTRE
DATE: 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.²

MOTION

DATE: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Ständerat Dittli (fdp, UR) forderte mittels einer im Mai 2020 eingereichten Motion ein Konzept für die Finanzierung und für die Umsetzung technischer Neuerungen im Schienengüterverkehr, wodurch **Güter auf der Schiene effizienter transportiert** werden sollen. Konkret sollen mit der Motion Fördermittel für eine schnelle Umsetzung einer Teil-Automatisierung auf der letzten Meile (Terminals und Anschlussgleise) des Schienengüterverkehrs bereit gestellt werden. Nur dadurch könne der schweizerische Schienengüterverkehr zukunftsfähig bleiben, so Dittli.

Der Bundesrat erklärte sich bereit, ein solches Konzept auszuarbeiten und eine koordinierende Rolle einzunehmen und beantragte in der Folge die Annahme der Motion. Der Ständerat nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.³

MOTION

DATE: 15.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO₂-Ausstosses** stand im Mittelpunkt einer im Frühling 2020 eingereichten Motion von Josef Dittli (fdp, UR). Dieser forderte den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan inklusive möglicher Gesetzesanpassungen auszuarbeiten und darin darzulegen, wie der Schienengüterverkehr und multimodale Logistikkösungen (Transporte über mehrere Verkehrsträger) stärker zur Senkung des CO₂-Ausstosses beitragen können. Der Bundesrat erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen und empfahl sie zur Annahme. Der Ständerat folgte der Empfehlung des Bundesrates und nahm die Motion in der Herbstsession 2020 stillschweigend an.⁴

POSTULAT

DATE: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cvp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga.

Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.⁵

MOTION

DATE: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 befasste sich die grosse Kammer mit dem Vorstoss Dittli (fdp, UR) zur **Automation des Schienengüterverkehrs**. Für die Mehrheit der KVF-NR erläuterte Philipp Kutter (cvp, ZH) die Vorteile des Vorstosses. Die Kommissionsmehrheit sei der Ansicht, dass der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Bereich des Gütertransportes auf der Schiene fördern solle. Die Industrie werde dadurch «von den neuen Technologien namentlich durch die Einführung der automatischen Kupplung sowie der automatischen Bremsprüfung [...] profitieren können». Eine Kommissionsminderheit Giezendanner (svp, AG) beantragte die Ablehnung der Motion. Auch die Minderheit sei für die Automatisierung in diesem Bereich; jedoch nicht auf Kosten der Steuerzahlenden. Von dem geforderten Konzept und der finanziellen Unterstützung würden zudem hauptsächlich ausländische Waggon-Anbieter profitieren, prophezeite Giezendanner. Verkehrsministerin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motion aus; mit der Automatisierung werde der ganze

Rangiervorgang sicherer, dadurch sinke die Verletzungsgefahr für die Rangierarbeiterinnen und -arbeiter. An die Minderheit Giezendanner gerichtet, erläuterte Sommaruga, dass die vorliegende Motion allem voran ein Konzept über die Automation verlange. Dieses Konzept sei dringend notwendig, um das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure der Branche zu koordinieren.

Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen gegen die Motion, alle anderen Fraktionen sprachen sich hingegen geschlossen für deren Annahme aus. Daraus resultierte die Annahme der Motion mit 136 zu 50 Stimmen.⁶

MOTION

DATE: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 stimmte der Nationalrat einer Motion Dittli (fdp, UR) zur Rolle des **Bahngüterverkehrs bei der Senkung des CO2-Ausstosses** stillschweigend zu. Die vorberatende KVF-NR hatte einstimmig empfohlen, die Motion anzunehmen.⁷

POSTULAT

DATE: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die bessere **Ausnutzung der Eisenbahnanlagen für den Gütertransport** stand im Zentrum eines im März 2021 eingereichten Postulates von Charles Juillard (mitte, JU). Dieser verlangte einen Bericht über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und über Massnahmen zur stärkeren Verlagerung des Gütertransports. Juillard begründete seinen Vorstoss mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Zahl der Bedienpunkte – die Stellen, an denen die Waren vom Lastwagen auf den Zug umgeladen werden – durch SBB Cargo stark reduziert worden sei. Daher seien manche kleineren Firmen in eher abgelegenen Regionen dazu übergegangen, ganz auf den Transport mit Lastwagen zu setzen. Dies wiederum führe dazu, dass die Rentabilität des Schienenverkehrs sinke und die Schliessung weiterer Bedienpunkte geprüft werde. Dieses Vorgehen und dessen Folgen stünden indes in Widerspruch zur Bekämpfung von Schadstoff-, Luft- und Lärmemissionen, die von den Lastwagen ausgingen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Er wollte dieses gegebenenfalls zusammen mit der bereits überwiesenen Motion Dittli (fdp, UR; Mo. 20.3222) umsetzen.

Die kleine Kammer behandelte das Geschäft in der Sommersession 2021. Im Plenum fasste Juillard noch einmal die wichtigsten Punkte seines Postulates zusammen, danach steckte Kommissionspräsident Engler (mitte, GR) den grösseren verkehrspolitischen Rahmen dieses Vorstosses ab: Die KVF-SR sei der Ansicht, dass die Verkehrsverlagerung im internationalen Güterverkehr bislang gut vorangekommen sei, beim Binnengüterverkehr sowie im Import- und Exportverkehr gebe es jedoch noch Luft nach oben. In diesem Bereich habe der offene Markt dazu geführt, dass die Güter nur noch dort auf die Schiene verlagert würden, wo es sich auch wirtschaftlich lohne. Er danke daher Ratskollege Juillard für das Postulat, welches im Übrigen durch ein neu eingereichtes Kommissionspostulat zur Zukunft des Güterverkehrs ergänzt werde. Nach diesen Voten liess es sich ASTAG-Präsident Burkart (fdp, AG) nicht nehmen, noch eine Lanze für den Gütertransport auf der Strasse respektive für die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger zu brechen: «Alle Verkehrsträger haben ihre Vorteile, alle haben ihre Nachteile, aber zusammen bringen sie ein erfolgreiches Logistik- und Güterverkehrssystem in unserem Lande zustande, und das sollte man bitte schön auch einmal attestieren». Dem pflichtete auch Verkehrsministerin Sommaruga bei. Es brauche generell eine Auslegeordnung zum Binnengüterverkehr, sowohl betreffend den Bahngüterverkehr als auch betreffend die Kombination der Verkehrsmittel, daher werde der Bundesrat gerne den gewünschten Bericht erarbeiten. Anschliessend nahm der Ständerat das Postulat stillschweigend an.⁸

Trafic d'agglomération, transport public

POSTULAT

DATE: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Sieben Geschäfte rund um den Postauto-Skandal behandelte der Ständerat im März 2020 gemeinsam. Als Präsidentin der GPK-SR verdankte Maya Graf (gp, BL) die «sehr aufwendige, sehr wertvolle, sehr grosse Arbeit», welche die GPK-SR und insbesondere Anne Seydoux (cvp, JU) und Claude Hêche (sp, JU) in der vergangenen Legislatur geleistet hätten.

Die GPK-SR empfahl alle sieben Geschäfte zur Annahme, der Bundesrat beantragte jedoch die Ablehnung der Motion 19.4383 und der Postulate 19.4384 und 19.4386, sowie die Annahme der Postulate 19.4387, 19.4388 und 19.4389. Dem Postulat «**Gesamtbilanz der Postauto-Affäre**» der GPK-SR stimmte Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates zu und bekräftigte ihre Absicht, dem Parlament nach Abschluss des Fedpol-Verfahrens Bericht zu erstatten. Das Postulat war in der kleinen Kammer unbestritten und wurde stillschweigend angenommen.⁹

MOTION

DATE: 15.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

Trafic aérien

Parallel zur Motion 21.3020 der KVF-NR reichte Erich Ettlín (mitte, OW) im März 2021 im Ständerat eine fast gleichlautende Motion ein, die ebenfalls die **Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz** forderte. Diese solle in Einklang mit dem Luftverkehrsabkommen, das die Schweiz und die EU abgeschlossen haben, stehen und es den Pilotinnen und Piloten erlauben, bis zum 65. Altersjahr zu fliegen. Ettlín begründete seinen Vorstoss mit der EU-Verordnung Nr. 1178/2011, welche in das Luftverkehrsabkommen integriert worden war. Gemäss dieser Verordnung sei es den Pilotinnen und Piloten nur bis zum 60. Altersjahr erlaubt, im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein. Diese Altersgrenze sei willkürlich und wenig sinnvoll. Bis zum Januar 2020 habe die Schweiz bei der EU-Kommission eine Ausnahmeregelung bezüglich der Alterslimite erhalten. Auf dieses Datum hin habe sich die EU jedoch gegen die Weiterführung dieser Ausnahmeregelung ausgesprochen. Da es wenig wahrscheinlich erscheine, dass es in der EU in naher Zukunft zu einer Änderung der betreffenden Verordnung komme, müsse die Schweiz selber eine nationale Berufspilotenlizenz schaffen.

Der Vorstoss wurde in der Sommersession 2021 im Stöckli behandelt und stiess dabei auf Wohlwollen. Bundesrätin Sommaruga argumentierte vergeblich, dass mit der aktuellen Regelung – anders als von den Ständeräten Ettlín und Dittli (fdp, UR) beteuert – kein wirkliches Berufsverbot für Pilotinnen und Piloten vorliege. Es sei den über 60-Jährigen gemäss der entsprechenden EU-Verordnung bloss nicht erlaubt, in einem Einzel-Cockpit Personen und Güter gewerbsmässig zu transportieren. Die Motion schaffe aber Probleme, weil ihre Umsetzung zu einem Vertragsbruch mit der EU führen würde. Diese habe gemäss Sommaruga bereits signalisiert, «dass im Rahmen des Luftverkehrsabkommens kein Spielraum für die Schaffung einer nationalen Berufspilotenlizenz bestehe» und dass sie im Falle der Umsetzung geeignete Ausgleichsmassnahmen ergreifen werde. Sommaruga rief deshalb dazu auf, die Motion nicht zu unterstützen. Für die Schweizer Luftfahrtbranche stehe insgesamt zu viel auf dem Spiel. Die Worte der Verkehrsministerin vermochten jedoch die Mehrheit nicht zu überzeugen; mit 24 zu 15 Stimmen bei einer Enthaltung nahm die kleine Kammer den Vorstoss an.¹⁰

1) AB SR, 2021, S. 267 f.

2) 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

3) AB SR, 2020, S. 846

4) AB SR, 2020, S. 847

5) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

6) AB NR, 2020, S. 2643 ff.

7) AB NR, 2020, S. 2645

8) AB SR, 2021, S. 636 ff.

9) AB SR, 2020, S. 137 ff.; AZ, 12.3.20

10) AB SR, 2021, S. 634 ff.