

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Sans restriction
Acteurs	Salzmann, Werner (svp/udc, BE) SR/CE
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2023

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Flückiger, Bernadette

Citations préféré

Flückiger, Bernadette 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, 2021 - 2022*. 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
Trafic d'agglomération, transport public	4

Abréviations

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
MWST	Mehrwertsteuer
WBF	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic routier

MOTION
DATE: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) forderte den Bundesrat im Dezember 2020 auf, **vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bereits für 16-Jährige zuzulassen**. Damit würde die diesbezügliche Rechtslage mit derjenigen der meisten anderen europäischen Länder harmonisiert, wo meist ebenfalls ein Mindestalter von 16 Jahren gelte. Zudem würde auch die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht, da die vierrädrigen Fahrzeuge bei schlechtem Wetter standhafter seien als zweirädrige Fahrzeuge.

Der Bundesrat sprach sich gegen die Motion aus. Er befürchtete – ganz im Gegensatz zum Motionär –, dass mit diesem Entscheid die Strassensicherheit abnehmen würde. Er führte in der Folge aus, dass den 16-Jährigen die Fahrpraxis für solche Fahrzeuge fehle und dass die so genannten «45er-Autos» ausserorts zu langsam seien, womit der Verkehrsfluss gebremst werde und es gar zu gefährlichen Überholmanövern komme.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahrsession 2021 mit dem Anliegen. Werner Salzmann (svp, BE) befürwortete das Anliegen der Motion, weil viele Jugendliche in Randregionen auf diese Fahrzeuge angewiesen seien, um beispielsweise am frühen Morgen «sicher, trocken und gesund» an ihren Ausbildungsort zu gelangen. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Argumente des Bundesrates dargelegt hatte, sprach sich die kleine Kammer mit 28 zu 5 Stimmen bei 5 Enthaltungen deutlich für die Annahme der Motion aus.¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer solle den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.

Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine

Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtabstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion.²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg BE**, als Bestandteil des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation, wurde in der Herbstsession 2021 vom **Ständerat** behandelt. Der Berner Kantonsvertreter Werner Salzmann (svp, BE) stellte die Vorlage ausführlich vor. Die Umfahrung sei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und verbessere das Gesamtverkehrssystem mit Bus-, Auto-, Velo- und Fussverkehr. Zudem hätten auch der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Bern sowie die örtliche Bevölkerung ihre Unterstützung für das Vorhaben kundgetan. Schliesslich habe das Projekt auch Umweltverträglichkeitsprüfungen beim BAFU durchlaufen. Aus diesen Gründen beantrage die Kommission mit 9 zu 1 Stimmen, die Vorlage gutzuheissen. Im Anschluss begründete Mathias Zopfi (gp, GL) als einziges Mitglied der Minderheit, weshalb er nicht auf das Geschäft eintreten wollte. Er bemängelte insbesondere ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts und befürchtete, dass dieses bloss zu einer Zersiedelung und zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen werde. Die kleine Kammer schenkte den Worten von Zopfi jedoch kein Gehör; nachdem Eintreten mit 32 zu 5 Stimmen beschlossen worden war, wurde das Geschäft mit 36 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, einstimmig angenommen.³

MOTION
DATE: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO₂-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.⁴

MOTION
DATE: 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 belaste. 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.⁵

Trafic d'agglomération, transport public

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Frühjahrssession 2022 als Zweitrat über die **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga auf die wichtigsten Ziele der Vorlage – etwa eine moderne Rechnungslegung oder die Vereinfachung der Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr – hingewiesen hatte, wurde Eintreten ohne Gegenstimme beschlossen.

Wie bereits im Nationalrat gaben auch im Ständerat die verbilligten Tageskarten für Schulklassen sowie die Anwendung des Kartellrechts beim Vertrieb von Fahrausweisen Anlass zu langen Diskussionen: Bei den vergünstigten Tageskarten ergänzte der Ständerat die entsprechende Bestimmung aufgrund eines Antrags Chassot (mitte, FR) um einen Zusatz zu kulturellen Veranstaltungen. Somit müssen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auch für Kulturanlässe von Kindern und Jugendlichen einen ermässigten Tarif bereitstellen. Eine Minderheit der KVF-SR um Werner Salzmann (svp, BE) hatte vergeblich argumentiert, dass dieser Passus private Reiseveranstalter, die auch stark auf solche Ausflüge von Kindern und Jugendlichen fokussiert seien, benachteiligen würde. Hingegen strich der Ständerat den Absatz zu den Höchstpreisen der Tageskarten. Dadurch steht der Bund nicht in der Pflicht, den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die durch einen Höchstpreis entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen. Weiter beschloss der Ständerat – aufgrund eines Antrags einer Minderheit Dittli (fdp, UR) und entgegen der Entscheidung des Nationalrates –, dass der Vertrieb im öffentlichen Verkehr nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden soll. Dies würde dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt schaden, argumentierte Dittli.

Zu diesen beiden Punkten gesellten sich noch weitere kleinere und grössere Differenzen gegenüber der grossen Kammer. So beschloss der Ständerat etwa, bei Art. 35a zu den Grundsätzen der Rechnungslegung einem Einzelantrag Dittli zu folgen, wonach Unternehmen, die zu höchstens einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, von gewissen Bestimmungen ausgenommen werden. Dadurch dürfen diese Unternehmungen bei Offerten Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen und somit Leistungen zu «Marktpreisen» anbieten. Dieser Entschluss fiel ganz zum Unmut von Bundesrätin Sommaruga, welche monierte, dass der Ständerat damit etwas zulasse, «was eines der Probleme bei den Subventionsfällen war». Ebenfalls nicht erfreut war Simonetta Sommaruga über den Entscheid des Stöckli, dass die Unternehmen ihren Gewinn zu je einem Drittel als Spezialreserve verbuchen, an die Abgeltung des Folgejahres anrechnen und selber nach ihrem Gusto einsetzen können. Minderheitensprecher Rechsteiner (sp, SG) zeigte sich ebenfalls unerfreut über diesen Beschluss. Dadurch sei es schlussendlich möglich, «Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen»; hier gehe es aber um öffentliche Gelder, die gemäss Rechsteiner im System verbleiben sollten.

In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft sodann einstimmig angenommen.⁶

1) AB SR, 2021, S. 277 f.

2) AB SR, 2021, S. 988 ff.

3) AB SR, 2021, S. 1014 ff.

4) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356

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 SR, 2022, S. 106 ff.