

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Engler, Stefan (mitte/centre, GR) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Baltisser, Lena  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenverkehr, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	5

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**MOTION**  
DATUM: 09.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die pandemiebedingten Schwierigkeiten der privaten **Reisebusbranche** standen im Zentrum einer Motion der KVF-NR, welche in der Frühjahressession 2021 vom Ständerat behandelt wurde. Die vom Nationalrat gutgeheissene Motion verlangte vom Bundesrat, eine Vorlage zu erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste in dieser Branche zu verhindern.

Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte für die Mehrheit der KVF-SR, dass die Kommission grosses Verständnis für das Anliegen habe. Das Parlament habe aber mittlerweile – die Motion wurde bereits im Sommer 2020 eingereicht – mit den Härtefallmassnahmen und der Covid-Gesetzgebung die Voraussetzungen geschaffen, um die betroffenen Branchen zu unterstützen.

Thierry Burkart (fdp, AG), seines Zeichens Zentralpräsident des ASTAG, erläuterte die Lage aus Sicht der Carunternehmungen. Die Branche stehe quasi am Abgrund. Die Gelder aus der Härtefallregelung kämen zu langsam und reichten nicht aus. Ausserdem seien sie von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Er sehe mit der Anpassung des Covid-19-Gesetzes in der Frühlingssession 2021 jedoch Licht am Horizont. Er sei guten Mutes, dass mit den darin enthaltenen Regulierung Abhilfe geschaffen werde, weshalb er seinen Minderheitsantrag auf Annahme der Motion zurückziehe. Anschliessend lehnte der Nationalrat die Motion stillschweigend ab.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 01.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstütze die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgegleist ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 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.<sup>3</sup>

**MOTION**  
DATUM: 31.05.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Einige Minuten nachdem er die Revision des Strassenverkehrsgesetzes diskutiert hatte, befasste sich der **Ständerat** in der Sommersession 2022 mit einer Motion von Olivier Feller (fdp, VD) zu **den Regeln für Blaulichtorganisationen im Einsatzfall**. Dabei forderte die Mehrheit der KVF-SR die Annahme der Motion. Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) argumentierte, dass die Forderung der Motion – die Garantie, dass Blaulichtorganisationen im Einsatz auch bei einem Tempolimit von 30km/h optimal arbeiten können – mit der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zwar grösstenteils umgesetzt wurde; dennoch müsse die Forderung aufrecht erhalten werden, da die Revision noch nicht abgeschlossen sei. Die Kommissionsminderheit um Olivier François (fdp, VD) hingegen war der Ansicht, dass das Anliegen der Motion mit der soeben beschlossenen Revision des Strassenverkehrsgesetzes erfüllt sei. Diese Haltung vertrat auch Verkehrsministerin Sommaruga. In der anschliessenden Abstimmung liess sich die Mehrheit des Rates von der Kommissionsminderheit überzeugen und lehnte die Motion mit 19 zu 24 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Während die Grünen und die SP geschlossen gegen und die SVP geschlossen für die Motion stimmten, zeigten sich die Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen gespalten.<sup>4</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 13.06.2023  
MARCO ACKERMANN

Stillschweigend gab auch der **Ständerat** in der Sommersession 2023 einer Ständesinitiative des Kantons Thurgau für den **Ausbau der Bodensee-Thurthal-Strasse (BTS) keine Folge**. Die Initiative hatte verlangt, die Erweiterung dieser 33 Kilometer langen Strassenverbindung (N23) verbindlich in den Nationalstrassen-Ausbaustritt 2023 des Bundes aufzunehmen. Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR) erklärte im Rat, dass die Kommission Anhörungen mit einer Delegation aus dem Kanton Thurgau durchgeführt habe. Er hielt fest, dass der Bundesrat den Handlungsbedarf auf dieser Strassenverbindung anerkenne und dieser das Projekt deshalb mit Vorbehalten in den STEP Nationalstrassen aufgenommen habe. Es seien aber gemäss Bundesrat Überprüfungen der Kosten und der Anforderungen an eine Nationalstrasse zweiter Klasse vorzunehmen. Die Thurgauer Delegation habe sich in der Folge damit

einverstanden gezeigt, in Zusammenarbeit mit dem ASTRA eine entsprechende Korridorstudie auszuarbeiten, damit bei einem nächsten Ausbauschnitt der Nationalstrassen – voraussichtlich im Jahr 2026 – ein definitiver Entscheid betreffend Planung und Projektierung gefällt werden könne. Der Thurgauer Ständesvertreter Jakob Stark (svp, TG) unterstrich in diesem Zusammenhang nochmals die Wichtigkeit dieser Strassenverbindung für den Kanton und vertraute auf einen «weitsichtigen Bundesrat mit einem Horizont über Winterthur hinaus». Da die N23 vom Bundesrat in den STEP Nationalstrassen aufgenommen worden sei, verzichtete er auf einen Einzelantrag auf Folgegeben.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 14.09.2023  
LENA BALTISSE

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionssprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.<sup>6</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.09.2023  
LENA BALTISSE

In der Herbstsession 2022 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit der **bundesrätlichen Botschaft zum Unterhalt und zum Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes**. Bereits in der Eintretensdebatte wurden grundlegende Diskussionen geführt. Während sich verschiedene Ratsmitglieder für Projekte in ihren Kantonen zu Wort meldeten, wurde auch über die grundsätzliche Notwendigkeit und Ausgestaltung der vier Vorlagen debattiert. Verkehrsminister Albert Rösti und Olivier Français (fdp, VD), Sprecher der KVF-SR, hoben die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen im gesamten Verkehrsnetz hervor. Die Nationalstrassen würden drei Prozent des Schweizer Verkehrsnetzes ausmachen, dabei aber rund die Hälfte des Individualverkehrs und sieben Prozent des Güterverkehrs abfangen. Bundesrat Rösti unterstrich zudem, dass die zunehmenden Stautunden bei Untätigkeit zu massiven volkswirtschaftlichen Kosten führen würden. Auf der anderen Seite beurteilte Kommissionsmitglied Matthias Zopfi (gp, GL) den Ausbau von Autobahnabschnitten, auf welchen kein Ausweichverkehr auf umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen bestehe, welcher schädlich für die Bevölkerung sei und es demnach zu reduzieren gelte, als kritisch. Partei- und Kommissionskollegin Lisa Mazzone (gp, GE) fügte an, dass der Strassenausbau schlussendlich zu mehr Verkehr führen würde. Auch die negativen Auswirkungen der Erhöhung der Verkehrskapazität auf das Klima wurde von den beiden grünen Ständeratsmitgliedern bemängelt. Einen solchen Widerspruch zwischen Kapazitätsausbau und Klimaschutz konnte KVF-SR-Mitglied Stefan Engler (mitte, GR) nicht direkt bestätigen. Er verwies darauf, dass die Zukunft dem dekarbonisierten Verkehr gehöre und auch dieser ein gut ausgebautes Strassensystem benötigen werde.

Auf den ersten Teil der Botschaft, den **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen**

**Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen**, trat der Ständerat dann jedoch einstimmig und diskussionslos ein. Es herrschte allgemeine Einigkeit darüber, dass für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Werterhalt der Infrastruktur für die bestehenden Nationalstrassen ein entsprechender Zahlungsrahmen bewilligt werden müsse.

Gegen zwei Projekte, die im zweiten Teil der bundesrätlichen Botschaft zum **Ausbauschritt 2023** enthalten waren, lagen Minderheitsanträge vor. Mathias Zopfi und Lisa Mazzone beantragten mit Minderheitsanträgen, die beiden Ausbauschnitte Wankdorf-Schönbühl (BE) und Schönbühl-Kirchberg (BE) aus dem Ausbauschnitt zu streichen. Laut Zopfi wäre in diesen Abschnitten ein Kapazitätsausbau sinnvoller als der geplante Autobahnausbau. Zudem sei der Eingriff in die Natur für die Umsetzung der Projekte massiv, was auch verschiedene landwirtschaftliche Vertreterinnen und -vertreter sowie umliegende Gemeinden bemängeln würden. Die Minderheitsanträge wurden in der Abstimmung jedoch verworfen, der Ständerat sprach sich mit 34 bzw. 33 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen für den Antrag der Mehrheit und die Beibehaltung der beiden Projekte aus.

Der Ständerat sprach sich auch für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon (GE/VD) aus, welches der Nationalrat in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen hatte. Die kleine Kammer knüpfte die Aufnahme des Projekts jedoch daran, dass der Bundesrat das Projekt bis zum Jahresende 2023 genehmigen muss, womit sie eine Differenz zum Nationalrat schuf. Verkehrsminister Röstli bestätigte daraufhin die Baureife des Projekts und stellte dessen Genehmigung für Oktober 2023 in Aussicht.

Die Teile 3 und 4 der bundesrätlichen Botschaft, welche den **Verpflichtungskredit** entsprechend zu den Ausbauschnitten 2023 bestimmte, beziehungsweise eine Änderung im **Netzbeschluss** vorsah, fanden im Ständerat grosse Zustimmung. Die Entwürfe für diese beiden letzten Teile der Vorlage wurden einstimmig entsprechend den Beschlüssen des Nationalrats angenommen. Einzig bezüglich des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon präzisierte der Ständerat den Verpflichtungskredit. Die kleine Kammer klammerte die projektierten CHF 911 Mio. aus dem Rest des Verpflichtungskredits aus, um der vom Rat zuvor ergänzten Bedingung der Bewilligung bis Ende 2023 Rechnung zu tragen. Weiter nahm der Ständerat diskussionslos Kenntnis von zwei Petitionen; eine der FDP Thurgau bezüglich der Umsetzung der Bodensee-Thurthal-Strasse (Pet. 22.2007) und eine des Vereins umverkehrR, welche forderte, dass die für den Ausbau der Nationalstrassen vorgesehenen Milliarden besser in den Klimaschutz investiert werden sollen (Pet. 22.2032).

In den **Gesamtabstimmungen** verabschiedete der Ständerat die vier Vorlagen mit Ausnahme derjenigen zum Ausbauschnitt (34 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen) einstimmig. Somit ging das Geschäft mit einer Differenz in der Ausgestaltung des Projekts Le Vengeron - Coppet - Nyon, zurück an den Nationalrat. In derselben Session nahm sich der Nationalrat dieser verbleibenden Differenz an. Die grosse Kammer folgte dem Ständerat stillschweigend und stimmte der Aufnahme der zusätzlichen zeitlichen Bedingung für das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon zu.

In der folgenden **Schlussabstimmung** passierte die Vorlage den Ständerat mit 33 zu 5 Stimmen bei 6 Enthaltungen. Im Nationalrat gab es deutlich mehr kritische Stimmen, der Entwurf wurde schlussendlich aber mit 107 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP hatten im Nationalrat geschlossen gegen den Entwurf gestimmt.

Ende Oktober 2023 liess der Bundesrat, wie bereits in der Ratsdebatte angekündigt, verlauten, dass er das Projekt Le Vengeron - Coppet - Nyon genehmigt habe. Somit wurde die vom Ständerat geforderte Bedingung erfüllt und das Projekt in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen. Ob dieser jedoch in Kraft treten kann, ist noch offen: Denn bereits nach der ständerätlichen Gesamtabstimmung hatte umverkehrR das **Referendum** gegen die Vorlage angekündigt.<sup>7</sup>



## Eisenbahn

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeurs auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Liberales-Fraktion.<sup>8</sup>

---

1) AB SR, 2021, S. 155 ff.

2) AB SR, 2021, S. 391 ff.

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

4) AB SR, 2022; S. 298 ff.

5) AB SR, 2023, S. 600 f; AVF, 14.6.23

6) AB NR, 2023, S. 756–759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

7) AB NR, 2023, S. 1845f.; AB NR, 2023, S. 2157; AB SR, 2023, S. 1027; AB SR, 2023, S. 823 ff.; Medienmitteilung BR vom 25.10.23; Medienmitteilung KVF-SR vom 30.6.23

8) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung VKF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23