

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Flach, Beat (glp/pvl, AG) NR/CN, Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DÉTEC
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
Flückiger, Bernadette
Heidelberger, Anja

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Heidelberger, Anja 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 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	3
Eisenbahn	11
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	11
Luftfahrt	13
Post und Telekommunikation	15

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Fedpol	Bundesamt für Polizei
IoT	Internet of Things / Internet der Dinge
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
Fedpol	Office fédéral de la police
IoT	Internet of Things / Internet des objets

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

Jahresrückblick 2019: Verkehr und Kommunikation

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein zentraler Punkt der Verkehrspolitik war 2019 der **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**: Das Parlament hatte über die nächsten Ausbauschritte der strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) «Nationalstrassen» und «Eisenbahninfrastruktur» sowie über die Verpflichtungskredite des Programms Agglomerationsverkehr zu befinden. Dabei ging es bei jedem Geschäft über die Vorlagen des Bundesrates hinaus, nahm zusätzliche Projekte in die Ausbauschritte auf und erhöhte die Verpflichtungskredite. Dem **Ausbauschritt 2019 STEP Nationalstrassen** fügte das Parlament zwei Projekte hinzu – die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds – und erhöhte den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt um eine Milliarde auf CHF 5.651 Mrd. Zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte, mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Den Ausbau des Schienennetzes wollte der Bundesrat mit Investitionen von CHF 11.9 Mrd. vorantreiben. Doch auch beim **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** nahmen beide Kammern weitere Projekte auf: Die kleine Kammer ergänzte den Ausbauschritt im März auf Antrag ihrer Verkehrskommission um die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern und der trinationalen S-Bahn Basel sowie um den Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke. Der Ständerat erhöhte den Investitionsbetrag einstimmig um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia. Im Juni ging der Nationalrat sogar noch weiter und nahm mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf. Einstimmig erhöhte die grosse Kammer den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Obschon Bundesrätin Sommaruga erklärte, die vom Nationalrat zuletzt hinzugefügten Bahnhofsprojekte seien verfrüht, stimmte der Ständerat der grossen Kammer einstimmig zu. Schliesslich zeigte sich das Parlament auch bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** spendabel: Der Bundesrat hatte CHF 1.35 Mrd. für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation im Programm Agglomerationsverkehr beantragt. Der Nationalrat, der im März über die Vorlage beriet, nahm wie von seiner Verkehrskommission gefordert vier zusätzliche Projekte auf: Die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese sowie die Umfahrung Oberburg (BE). Weil die grosse Kammer auch für die Programme in Grand Genève und Bulle den Beitragssatz des Bundes erhöhte, wuchs der Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Im Juni kippte der Ständerat die Umfahrung Oberburg (BE) wieder aus der Vorlage; danach ging das Geschäft wegen dieser Differenz zwischen den Räten hin und her, bis im September in der Einigungskonferenz ein Kompromiss gefunden wurde, dem beide Kammern einstimmig zustimmten: Die Umfahrung Oberburg wird folglich als integraler Bestandteil dem Projekt Burgdorf zugeschrieben und mit nicht ausgeschöpften Mitteln aus den Programmen 2019, 2014 und 2010 finanziert.

Die Zeitungsanalyse von Année Politique Suisse zeigt, dass die Berichterstattung der Tagespresse zur Verkehrspolitik im August besonders umfassend war. Dies lag zu einem guten Teil an der sogenannten **SBB-Krise**: Anfang August kam es zu einem tödlichen Arbeitsunfall eines Zugbegleiters der SBB. In der Folge kam aus, dass die Türschliess-, Einklemmschutz- und Kontrollmechanismen an den Einheitswagen IV oft nicht korrekt funktionierten. Das Bundesamt für Verkehr verpflichtete die SBB, diese Mechanismen zu überholen. Zu den Sicherheitsrisiken bei den Türschliesssystemen kam eine Häufung der Betriebsstörungen: Verspätungen, Stellwerkstörungen, Zugausfälle wegen Baustellen. In den Kommentarspalten der Tageszeitungen war zu lesen, die SBB habe sich vom einstigen Aushängeschild der Schweiz in Sachen Zuverlässigkeit zu einem Lotterbetrieb gewandelt, das Vertrauen der Bevölkerung in die Bundesbahnen habe Schaden genommen. Der öffentliche Druck wurde so gross, dass die Führung der SBB von der Verkehrskommission zu einem Hearing eingeladen wurde. SBB-CEO Andreas Meyer stand der KVF-SR Rede und Antwort und verteidigte dabei die SBB und die Arbeit der SBB-Führung. Rund zwei Wochen nach dem Hearing verkündete Meyer seinen Rücktritt im Jahr 2020. Dieser Schritt sei schon länger geplant gewesen und habe mit den Schwierigkeiten im Betrieb nichts zu tun. Ende September gaben die SBB bekannt, dass die Einsteigeroutine des Personals geändert worden sei und die Schliesssysteme

sämtlicher Einheitswagen IV bis 2024 überholt würden.

Beim **Strassenverkehr** sorgten vor allem Anliegen zur Verkehrssicherheit und zur Elektromobilität für Gesprächsstoff im Parlament. Ein politischer Dauerbrenner bei der **Verkehrssicherheit** blieben die **Strafbestimmungen der Via sicura**: Auch 2019 wurden einige Änderungen der Strafbestimmungen beraten, so die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD; Pa.lv. 18.431) für verhältnismässige Sanktionen, die Motion Graf-Litscher (sp, TG; Mo. 17.3520) gegen die doppelte Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen sowie die Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) für einen differenzierten Führerausweisenzug. Zwar hatte die KVF-SR im April der parlamentarischen Initiative Grin keine Folge gegeben, doch der Nationalrat stimmte allen Geschäften zu und sprach sich damit für mildere Regelungen beim Führerausweisenzug aus.

Mit dem wachsenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge im Strassenverkehr wurde die **Elektromobilität** vermehrt ein Thema im Parlament. Dabei ging es etwa um grüne Zonen für Elektrofahrzeuge (Mo. 17.4040), um Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit (Po. 17.4041), um die Möglichkeiten der «Mobilität 4.0» (Po. 17.4043) oder um die Finanzierungslücke bei der Strassenverkehrsinfrastruktur durch die Ausfälle bei der Mineralölsteuer infolge der Zunahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Mo. 19.3741). Vorwärts ging es mit der digitalen Vignette: Im März nahm der Nationalrat die Motion Candinas (cvp, GR; Mo. 18.3701) knapp an, der Ständerat folgte im September – obschon der Bundesrat in der Zwischenzeit eine Vorlage betreffend einer freiwilligen digitalen Vignette ans Parlament verabschiedet hatte.

Im Nachgang des **Postauto-Skandals** stand das Controlling des Bundesamtes für Verkehr mehrfach in der Kritik. Im März kam aus, dass das Bahnunternehmen BLS über Jahre insgesamt rund CHF 45 Mio. zu viel an Abgeltungen erhalten hatte. Zwar lagen im Gegensatz zum Postauto-Skandal keine betrügerischen Machenschaften vor, sondern nur ein unzureichend angepasstes Zinsglättungsmodell, allerdings zeigte sich eine Parallele zum Postauto-Skandal: Im Bundesamt für Verkehr blieben Hinweise auf die Differenzen zu lange folgenlos. Nach einem Audit beim BAV durch das UVEK wurden im Mai fünf Massnahmen zur Verstärkung der Aufsicht bei Transportunternehmen vorgelegt. Im Rahmen der verstärkten Aufsicht wurden im Bundesamt für Verkehr für Controlling und Revision acht zusätzliche Stellen geschaffen. Mit ihrer Motion «Teurere Kontrollen durch das BAV sollen die Verursacher bezahlen» verlangte Nadja Pieren (svp, BE; Mo. 19.3502), dass der Bund die Mehrkosten dieser Stellen auf die Verursacher abwälze. Im September lehnte der Nationalrat die Motion Pieren jedoch diskussionslos ab.

Nachdem die **Postgesetzgebung** in den Räten schon in den Vorjahren ein grosses Thema gewesen war, führten insbesondere der Service public der Post und die Schliessung von Poststellen auch 2019 zu einigen Debatten. In den Vorjahren waren viele Vorstösse angenommen worden, 2019 zeigten sich die Räte aber zurückhaltender: Den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314), Solothurn (Kt.lv. 18.315) sowie Tessin (Kt.lv. 16.320) und Wallis (Kt.lv. 17.302) wurde keine Folge gegeben, weil 2018 die Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314) Zustimmung gefunden hatte und die Kommissionen bei der Umsetzung dieser Initiative alle Anliegen zur Postgesetzgebung überprüfen und einbeziehen wollten. Die KVF-SR kündigte an, die Umsetzung der Standesinitiative Jura nach einer Gesamtschau zur Post im Frühjahr 2020 an die Hand zu nehmen.

Der Ständerat lehnte weitere Vorstösse zur Post ab (Motion Berberat, sp, NE, Mo. 19.3749; Postulat Béglé, cvp, VD, Po. 17.3615; Motion Feller, fdp, VD, Mo. 17.3053), der Nationalrat nahm jedoch weitere Anliegen entgegen: Ein Postulat der KVF-NR zur «längerfristigen Weiterentwicklung des Zugangs zu Dienstleistungen der postalischen Grundversorgung» (Po. 19.3532) wurde im Nationalrat angenommen, weil die damit vom Bundesrat und der Post verlangte Planung auch über die Umsetzung der Standesinitiative Jura Auskunft geben könnte. Auch die Motionen Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) für eine «mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen» und Grin (svp, VD; Mo. 17.3888) zur «Schliessung von Poststellen an zentralen Orten» fanden in der grossen Kammer Zustimmung.

Im März schloss das Parlament die 2018 begonnene **Revision des Fernmeldegesetzes** ab. In vier Sitzungen wurden die verbliebenen Differenzen zur Netzneutralität, zur Meldepflicht der Provider bei verbotenen pornographischen Inhalten, zur Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen, zur Finanzierung von Anschlüssen in Gebäuden und zu weiteren, technischen Detailfragen beigelegt. Ende März nahmen beide Kammern die Revision an.

Der Ausbau des **Mobilfunk**-Netzes auf 5G wurde von Teilen der Bevölkerung sehr kritisch aufgenommen. Ausdruck fand diese kritische Haltung in zwei Volksinitiativen, die im Oktober von Privatpersonen lanciert wurden. Während die eine Initiative die Strahlungsbelastung reduzieren will, verlangt die andere, dass Mobilfunkbetreiber für Strahlungsschäden haften. Die Sammelfrist läuft bis zum 22. April 2021.¹

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.02.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem Nationalrat Quadri (lega, TI) das Thema schon 2013 aufgenommen hatte, lancierten im Februar 2019 einige Privatpersonen aus dem Kanton St. Gallen eine **Volksinitiative zur «Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»**. Hintergrund ist der Umstand, dass ein Motorfahrzeug bei Fahrten ins Ausland mit dem Kürzel jenes Landes versehen sein muss, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Dieser Erfordernis des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr kann in der Schweiz, wo zwar das Schweizer Wappen, nicht aber das Kürzel «CH» auf dem Nummernschild steht, mit dem Aufkleben eines «CH»-Klebers Genüge getan werden. Wer dies jedoch unterlässt und über die Grenze fährt, kann gebüsst werden. Während die Motion Quadri 2013 eine Änderung der Wiener Übereinkunft vorgeschlagen hatte, setzt das Initiativkomitee der Kontrollschild-Initiative auf eine Integration des Landeskürzels in das Erscheinungsbild des Nummernschildes, so dass ein zusätzlicher Aufkleber nicht mehr notwendig wäre. Auf das Initiativ-Vorhaben aufmerksam geworden, fragte Ständerat Caroni (fdp, AR) im Juni 2019 in einer Interpellation (Ip. 19.3083), ob der Bundesrat bereit wäre, das Design der Fahrzeugkontrollschilder anzupassen. Der Bundesrat hielt zwar fest, dass der «CH»-Aufkleber sehr zweckmässig sei, wies aber auch darauf hin, dass in sehr bevölkerungsreichen Kantonen der Moment näherrücke, in welchem die sechsstelligen Nummern der Kontrollschilder aufgebraucht sein würden. Spätestens dann brauche es Anpassungen und dann werde auch die Integration des Landeskürzels geprüft. Ständerat Caroni fragte nach einem Zeitplan, doch Bundesrätin Sommaruga konnte keine genaue Auskunft geben – es dauere sicher noch «ein paar Jahre».²

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.³

POSTULAT
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der Grünliberalen Fraktion verlangte vom Bundesrat, die **Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit** zu prüfen. Der Bund solle wissenschaftlich erheben, welche Fahrassistenzsysteme in welcher Art zu mehr Verkehrssicherheit führen könnten und welche Ressourcen und gesetzlichen Anpassungen allenfalls notwendig seien, um die Verkehrssicherheit dank Fahrassistenzsystemen optimal zu erhöhen. Im Plenum wurde keine Kritik vorgebracht, Nationalrat Burkart (fdp, AG), der das Postulat bekämpft hatte, war nicht im Saal. Bundesrätin Sommaruga zeigte sich bereit, ein entsprechendes Forschungsprojekt aufzunehmen, und bat den Rat um Annahme des Postulats. Die geschlossene Ablehnung durch die Fraktionen von SVP und FDP sowie einer grossen Mehrheit der CVP-Fraktion führte jedoch zur Ablehnung des Postulats mit 119 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen).⁴

POSTULATDATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit ihrem Postulat «**Mobilität 4.0 für mehr Mobilität**» wollte die Fraktion der Grünliberalen Partei den Bundesrat beauftragen, in einem Bericht die Entwicklung der sogenannten «Mobilität 4.0» mit den grossen Investitionen in die Strasseninfrastruktur zu vergleichen. Unter Mobilität 4.0 versteht die Fraktion einerseits den systematischen Einsatz von Informationstechnologien zur Optimierung der Nutzung von Infrastruktur, andererseits aber auch die vernetzte Mobilität (Carsharing, Fahrgemeinschaften). Die Fraktion führte aus, diese neuen Ansätze müssten geprüft werden, bevor langwierige und teure Investitionen wie etwa der Dreispurausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne in Angriff genommen würden. Der Bundesrat beantragte im Februar 2018 die Annahme des Postulats. Das Geschäft wurde im Nationalrat im März wie auch im September 2018 bekämpft und verschoben. Im März 2019 debattierte schliesslich der Nationalrat darüber. Während für die GLP-Fraktion Nationalrätin Chevalley (glp, VD) das Anliegen empfahl, begründete der Genfer Nationalrat Nidegger (svp, GE), weshalb das Postulat bislang bekämpft worden war. Er bezeichnete den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne als dringende Notwendigkeit, alles andere sei einfach nicht seriös, sei Verzögerungstaktik und «Science-Fiction». Bundesrätin Sommaruga hielt fest, dass es nicht darum gehe, entweder die Infrastruktur auszubauen oder digitale Mittel einzusetzen. Vielmehr empfehle sich, beides zu tun. Sie sehe nicht, was man gegen die Mittel der Mobilität 4.0 haben könne, sprach Sommaruga die ablehnenden Ratsmitglieder an. Diese behielten in der Abstimmung aber deutlich die Oberhand: Mit 115 zu 71 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde das Postulat abgelehnt.⁵

MOTIONDATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** verlangte Regula Rytz (gp, BE) mit einer Motion im Februar 2017. Hintergrund ist die bei Kontrollen gemachte Feststellung, dass auch auf Schweizer Nationalstrassen Transitlastwagen mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs waren. Manipulationen an den sogenannten Adblue-Anlagen – Adblue ist ein Zusatzstoff, der dem Diesel beigefügt wird und der den Ausstoss von Stickoxiden verringern soll – führen bei den betroffenen Fahrzeugen zu einem Stickoxidausstoss, der den erlaubten Grenzwert übertrifft. Der von Nationalrätin Rytz geforderte Aktionsplan sieht Informationen an der Grenze, intensive Kontrollen und die rasche Realisierung des geplanten Schwerverkehrszentrums im Tessin vor und soll das Fahren von manipulierten Lastwagen auf Schweizer Strassen verhindern. Im März 2019 behandelte der Nationalrat die Motion. Bundesrätin Sommaruga sicherte der Motionärin zwar zu, dass der Bundesrat bereits diverse Massnahmen gegen Abgasmanipulationen umgesetzt habe und die Forderungen der Motion bereits erfüllt seien, trotzdem nahm der Rat die Motion mit 100 zu 84 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) an.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee-Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor. Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu

l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbaus schritt 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Ausbaus schritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher-Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergstunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbaus schritt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche, nachdem die Debatte zu den **Nationalstrassen 2020–2023** unterbrochen worden war, nahm der Nationalrat das Geschäft wieder auf. Die grosse Kammer hatte den Bundesbeschluss zum Ausbaus schritt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergstunnel), konnte jedoch den Betrag für den Verpflichtungskredit nicht festlegen, da die Kosten dieser Projekte noch nicht bekannt waren. Die Behandlung des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit wurde deshalb ausgesetzt, das Geschäft ging zurück an die Kommission. Die KVF-NR schlug vor, einen Verpflichtungskredit von CHF 5,651 Mrd. zu beschliessen – der Bundesrat hatte eine Milliarde weniger vorgesehen – und zudem einen Passus aufzunehmen, wonach dem Parlament ein weiterer Verpflichtungskredit vorgelegt werde, sobald die Kosten der zusätzlich aufgenommenen Projekte beziffert werden können.

Bei der Fortsetzung der Debatte in der grossen Kammer wurde der Kommissionsvorschlag unterschiedlich aufgenommen. Mitglieder der Grünen, der SP und der GLP kritisierten in erster Linie den Umstand, dass drei Projekte in den Ausbaus schritt 2019 aufgenommen worden waren, deren Vorprüfung durch das ASTRA noch nicht erfolgt war und die damit quasi auf einer «Überholspur unseriöser Art» (Jürg Grossen) an anderen, von den Kantonen auf dem regulären Weg vorgebrachten Projekten vorbeigeschleust würden. Jürg Grossen (glp, BE) zeigte sich «fassungslos», Michael Töngi (gp, LU) sprach von einem «Schlamassel», Philipp Hadorn (sp, SO) von einem «Chaos» und von fehlendem finanzpolitischem Verantwortungsbewusstsein. Voten zur Verteidigung der aufgenommenen Projekte gab es keine, dafür wurde Nationalrat Grossen mit kritischen Fragen zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten bedacht. Bundesrätin Sommaruga drückte ihre Hoffnung aus, dass der Ständerat den Ausbaus schritt 2019 korrigieren werde, sie sei «zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können».

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der GesamtAbstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.⁸

POSTULAT
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arztzeugnis oder eine Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre** sinnvoll sei. Zur Zeit der Einreichung stand in den Räten die Behandlung einer Gesetzesänderung an, die aus einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) hervorgegangen war und den Startzeitpunkt der ärztlichen Beurteilung der Fahrtüchtigkeit von Personen über 70 Jahren betraf. Pierre-André Page ging es jedoch nicht um die Periodizität, mit welcher die Fahreignung ärztlich getestet wird, sondern darum, dass die ärztliche Fahreignungsprüfung durch einen Fahrttest ersetzt werden könnte – bei einem Fahrttest sei die praktische Fahreignung besser zu erkennen als in der Arztpraxis. Während die Gesetzesänderung zur Heraufsetzung des Alters der periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit noch 2017 angenommen wurde, blieb das Postulat Page unbehandelt, bis es im Mai 2019 abgelehnt wurde: Nationalrat

Reimann wehrte sich als Direktbetroffener gegen eine neue obligatorische Fahrprüfung für Autolenker über 75 Jahren und Bundesrätin Sommaruga hielt daran fest, dass es um die Fahreignung gehe und diese medizinisch festgestellt werden müsse. Der Rat lehnte das Postulat mit 151 gegen 19 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) ab.⁹

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion «**Differenzierter Führerausweisenzug**» stiess Nationalrat Giezendanner (svp, AG) ins selbe Horn wie seine Ratskollegin Edith Graf-Litscher (sp, TG) mit ihrer Motion. «Wer von Ihnen hat nicht auch schon beim Autofahren einen Fehler gemacht?» fragte der Motionär rhetorisch in den Saal und forderte seine Ratsmitglieder auf: «Seien Sie bitte menschlich!». Unmenschlich schien es Ulrich Giezendanner zu sein, dass Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer mit dem Entzug des Führerausweises quasi ein Berufsverbot erhielten. Es sei deshalb ein differenzierter Ausweisenzug zu schaffen, bei dem das Verschulden der fahrenden Person gewichtet werden könne. Bundesrätin Sommaruga erwiderte, es sei heute schon möglich, Härtefällen genügend Rechnung zu tragen. Die Bundesrätin bat darum, die Motion abzulehnen. Der Rat nahm das Anliegen jedoch mit 131 zu 58 Stimmen (1 Enthaltung) an.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 06.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 kamen die drei Bundesbeschlüsse zu den **Nationalstrassen 2020–2023** in den Ständerat. Dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen», der schon vom Nationalrat ohne Änderungen angenommen worden war, stimmte der Ständerat einstimmig (44 Stimmen, keine Enthaltungen) zu. Beim «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen» hatte der Nationalrat fünf zusätzliche Projekte aufgenommen: Die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, den Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergstunnel und die Lückenschliessung auf der Zürcher-Oberland-Autobahn. Während die beiden Umfahrungen als ausgereifte Projekte gelten und nicht umstritten waren, wehrte sich im Erstrat eine Minderheit zusammen mit Bundesrätin Sommaruga gegen die «willkürliche» Aufnahme der drei weiteren, vom Bundesamt für Strassen noch nicht geprüften Projekte. Die KVF-SR hielt es mit der nationalrätlichen Minderheit und mit der Bundesrätin und beantragte ihrem Rat, die drei Projekte wieder zu streichen. Eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) wollte lediglich die Bodensee-Thurtal-Strasse beibehalten.

Im Plenum wurde betont, wie wichtig die Einhaltung des korrekten Vorgehens sei. Trotz ihrer Werbung für die Bodensee-Thurtal-Strasse vermochten Ständerätin Häberli-Koller und Ständerat Eberle (svp, TG) den Saal nicht für die entsprechende Minderheit zu gewinnen: Mit 33 zu 11 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Ständerat seiner Kommission und strich die Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergstunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn aus dem Ausbauschnitt 2019. Beim «Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten» folgte der Ständerat dem Nationalrat, der den Kredit für die zusätzlich aufgenommenen Umfahrungen erhöht hatte, entfernte aber die Finanzierung der drei nun gestrichenen Projekte wieder aus dem Verpflichtungskredit. In der Gesamtabstimmung nahm die kleine Kammer die Vorlage einstimmig (mit 43 Stimmen, keine Enthaltungen) an.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Knapp zwei Wochen nachdem der Ständerat drei vom Nationalrat aufgenommene Projekte (Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergstunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn) wieder aus dem Ausbauschnitt 2019 des Projekts «**Nationalstrassen 2020–2023**» gestrichen hatte, kam die Vorlage erneut in den Nationalrat. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, damit die Differenzen beigelegt würden und die Schlussabstimmungen noch in der Sommersession durchgeführt werden könnten.

Kommissionsberichterstatte Burkart (fdp, AG) und Bundesrätin Sommaruga betonten im Rat, eine Zustimmung zum Ständerat sei kein Nein zu den drei gestrichenen Projekten an sich, diese würden einfach regulär geprüft und den Räten gegebenenfalls im nächsten Ausbauschnitt unterbreitet. Der Rat folgte dem Kommissionsantrag und stimmte stillschweigend zu.

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 149 zu 45 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte ihr einstimmig (43 Stimmen, 1 Enthaltung) zu.¹²

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 hatte Thomas Burgherr (svp, AG) mit einer Motion verlangt, dass die **Prüfungsintervalle bei Strassenfahrzeugen verlängert** würden. Dazu sei die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge anzupassen. Der Motionär begründet dies mit den Entwicklungen im Fahrzeugbau und dem wirtschaftlichen Aufwand, den die Fahrzeugprüfungen mit sich bringen würden. Der Bundesrat lehnte das Ansinnen ab und verwies auf eine Verordnungsanpassung, die kurz zuvor, per Anfang Juli 2017, in Kraft getreten war und bereits eine Verdoppelung des Prüfungsintervalls für Lastwagen von einem auf zwei Jahre enthalten hatte. Es gebe keinen Grund, nach so kurzer Zeit bereits eine weitere Erhöhung des Prüfungsintervalls vorzunehmen, zumal keine neuen Entwicklungen vorlägen. Auch zwei Jahre später, als die Motion im September 2019 in den Nationalrat kam, hielt Bundesrätin Sommaruga fest, es habe keine derart grossen technischen Entwicklungen gegeben, dass das Prüfungsintervall erneut erhöht werden müsste. Im internationalen Vergleich stehe die Schweiz gut da. Die grosse Kammer folgte diesem Votum und lehnte die Motion mit 109 zu 77 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.¹³

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) die **Bestrafung von Radar-Warngruppen stoppen**. Artikel 98a des Strassenverkehrsgesetzes sei dahingehend zu ändern, dass Hinweise in geschlossenen sozialen Gruppen, die sich auf den Strassenverkehr beziehen (Radar-, Stau-, Gefahren-, Unfallwarnungen, Warnungen vor Polizeikontrollen und dergleichen), nicht mehr bestraft würden. Die im September 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat. Bundesrätin Sommaruga wies auf eine Ungenauigkeit im Motionstext hin: So seien nur öffentliche Warnungen vor Radarkontrollen verboten, nichtöffentliche seien hingegen erlaubt. Hinweise in tatsächlich privatem Rahmen würden also nicht verfolgt. Das Verbot öffentlicher Warnungen verteidigte die Verkehrsministerin: Es sei gerade die Unvorhersehbarkeit der Radarkontrolle, welche einen guten Teil der Präventionswirkung ausmache. Im Weiteren gebe es keine Probleme mit der Regelung. Der Nationalrat beherzigte diese Ausführungen und lehnte die Motion mit 100 gegen 82 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) ab.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine angemessene Konsumentenscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche. Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen. Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.¹⁵

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) mit einer 2017 eingereichten Motion. Mittels Pannestreifenumnutzungen sollten gemäss dem Motionär Engpässe im Nationalstrassennetz mit geringerem Aufwand behoben werden können, als dies mit regulären Ausbausritten der Fall sei. Weil jedoch die ordentlichen Plangenehmigungsverfahren von «Querulantenverbänden» (Imark) gezielt dazu genutzt würden, mit übertriebenen Forderungen den Ausbau über Jahrzehnte zu blockieren, solle für Pannestreifenumnutzungen kein ordentliches Plangenehmigungsverfahren notwendig sein, sondern ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt werden können. Dies lasse sich rechtfertigen, weil die zur Umnutzung der Pannestreifen notwendigen baulichen Massnahmen weit geringer seien als jene im ordentlichen Ausbau, so die

Begründung des Motionärs.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, da Pannenstreifenumnutzungen oftmals mit weiteren Arbeiten einhergingen, beispielsweise mit Lärmschutzmassnahmen, was ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren doch notwendig mache. Umnutzungen von Pannenstreifen als lokale Verkehrsmanagement-Massnahmen ohne grössere bauliche Veränderungen würden hingegen ohnehin nicht dem nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren unterliegen. Obschon Bundesrätin Sommaruga bei der Behandlung der Motion im Nationalrat im September 2019 ihren Willen bekundete, «rasch und unbürokratisch» mit temporären Umnutzungen ohne grössere bauliche Anpassungen umzugehen, nahm die grosse Kammer die Motion mit 115 gegen 75 Stimmen an (keine Enthaltungen).¹⁶

MOTION

DATUM: 12.09.2019

BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Thema Lärmschutz stand im Zentrum der Motion **«Wahre Kosten von Lärmschutzmassnahmen»** von Nationalrat Franz Grüter (svp, LU). Dieser forderte, dass bei Lärmschutzmassnahmen auf Nationalstrassen der Leitfaden Strassenlärm (BAFU/ASTRA), konsequent angewendet werde und die Kostenberechnungen soweit möglich auf effektiven Marktpreisen beruhten.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er argumentierte, dass es sich bei den Kostangaben für Lärmschutzbauten um Richtwerte handle, die in der Vorprojektphase für eine Kostenschätzung eingesetzt werden, wenn noch keine genaueren Kostangaben vorliegen. Diese Werte basierten auf aktuellen Ausführungsprojekten an Nationalstrassen. Sie gewährleisteten eine schweizweite Gleichbehandlung der vom Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung.

In der nationalrätlichen Debatte im Herbst 2019 monierte Grüter noch einmal, dass das ASTRA Einheitspreise für Lärmschutzwände anwende, die nicht den Marktpreisen entsprächen. Er verlangte daher, dass die Berechnungsgrundlagen neu erarbeitet würden. Mit seiner Meinung nach zu teuren Berechnungen der Lärmschutzmassnahmen würden die Anwohnerinnen und Anwohner um den ihnen zustehenden Schallschutz gebracht. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga erinnerte daran, dass es sich bei den vom ASTRA verwendeten Kostangaben um Durchschnittswerte von bereits realisierten Projekten entlang der Nationalstrasse handle, konkret seien dies CHF 1'700 pro Quadratmeter Lärmschutzwand. Die effektiven Kosten pro Quadratmeter Lärmschutzwand beliefen sich dann aber je nach Projekt auf zwischen CHF 900 und CHF 3'500. Zum Zeitpunkt der Verhältnismässigkeitsprüfung seien die effektiven Kosten noch gar nicht bekannt und könnten somit gar nicht berechnet werden, erinnerte Sommaruga. Der Schutz der betroffenen Personen sei mit der von Nationalrat Grüter geforderten Motion abhängig von kostenbeeinflussenden Faktoren, wie beispielsweise dem Zustand einer Brücke, auf welcher eine Lärmschutzwand erstellt würde. Es widerspreche dem Prinzip der Gleichbehandlung, wenn bei anerkanntem Schutzanspruch die Umsetzung der Massnahme davon abhängig gemacht werde, wie aufwändig die Realisierung der Lärmschutzmassnahme ist, resümierte die Verkehrsministerin. Die Mehrheit der grossen Kammer, insbesondere die geschlossen stimmende SVP- und FDP.Liberales-Fraktion, liess sich von der bundesrätlichen Argumentation nicht überzeugen und stimmte für Annahme der Motion (100 zu 88 Stimmen bei 2 Enthaltungen).¹⁷

MOTION

DATUM: 19.09.2019

NIKLAUS BIERI

Die von Lukas Reimann (svp, SG) zwei Jahre zuvor eingereichte Motion **«Verkehrsfluss stärken, Rechtsabbiegen bei Rot zulassen»** kam im September 2019 in den Nationalrat. Der Motionär verwies auf andere Länder, in denen das Rechtsabbiegen trotz Rotlicht erlaubt ist, und zeigte sich überzeugt, dass der Verkehrsfluss mit dieser Massnahme auch in der Schweiz verbessert werden könnte. Bundesrätin Sommaruga mochte den verbesserten Verkehrsfluss nicht abstreiten, begründete ihre ablehnende Haltung aber mit der höheren Unfallgefahr, welche das Abbiegen bei Rot mit sich bringe. Mit 106 zu 60 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion ab.¹⁸

MOTION

DATUM: 19.09.2019

NIKLAUS BIERI

Die **zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen** wollte Nationalrat Manfred Bühler (svp, BE) mit einer im Herbst 2017 eingereichten Motion. Der Motionär störte sich insbesondere daran, dass bei der Eröffnung des Ostastes der Autobahnumfahrung von Biel nur deutsche Ortsname auf den Signalisationsschildern verwendet worden sind, obschon der französischsprachige Teil 40 Prozent der Bevölkerung Biels ausmache. Bei Ortschaftstafeln am Ortseingang gelte schliesslich auch die Regelung, dass beide Bezeichnungen verwendet werden, wenn die Sprachminderheit mindestens 30 Prozent der Bevölkerung betrage. Manfred Bühler

forderte in seiner Motion die Übernahme dieser Regelung für die Signalisation auf Nationalstrassen und dementsprechende Gesetzes- und Verordnungsänderungen. Zwar lehnte der Bundesrat eine Gesetzesänderung ab und begründete dies mit praktischen Hindernissen wie dem vorhandenen Platz auf Signalisationstafeln und der Verkehrssicherheit – er erklärte, die unübersichtliche Signalisation könne zu Verwirrung und damit zu Unfällen führen –, doch Bundesrätin Simonetta Sommaruga hatte Anfang Juli 2019 ihren Handlungsspielraum innerhalb der Signalisationsverordnung genutzt, um die zweisprachige Signalisation auf dem Bieler Ostast zu gewährleisten. Die Verkehrsministerin handelte dabei nicht nur unter dem Eindruck der Motion Bühler, sondern auch auf Ersuchen der Berner Kantonsregierung und der Stadt Biel. Als die Motion Bühler im September 2019 in den Nationalrat kam, beantragte Bundesrätin Sommaruga mit Hinweis auf die erfolgte Anpassung in Biel die Ablehnung der Motion. Der Motionär hielt aber an seinem Anliegen fest. Zwar dankte er der Bundesrätin für das schnelle Handeln in Biel, dennoch wollte er eine Gesetzesänderung anstreben, um auch anderen Städten und Gemeinden eine zweisprachige Signalisation auf der Nationalstrasse zu ermöglichen. Der Nationalrat nahm die Motion mit 149 gegen 34 Stimmen (0 Enthaltungen) an.¹⁹

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde, befand Bernhard Guhl (bdp, AG). Er hatte 2017 eine Motion eingereicht, welche sicherstellen sollte, dass die Polizei auch nach einer Inkraftsetzung von Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (Änderung im Rahmen der Via sicura, noch nicht in Kraft) informiert sei über die Entzüge von Führer- und Lernfahrausweisen. Im revidierten Strassenverkehrsgesetz soll die Datenhoheit beim ASTRA liegen, gemäss dem genannten Artikel 89g sollen Polizeikorps nur noch Daten von Fahrzeughaltern mit unbefristetem Entzug der Fahrerlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Der Motionär sah diese Regelung als unnötige Einschränkung und Behinderung der Polizeiarbeit an. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Polizei bei der Kontrolle von Fahrerinnen und Fahrern via Fahndungssystem Ripol weiterhin über die Information verfügen wird, ob bei der kontrollierten Person ein Führerausweisentzug vorliegt. Die Motion wolle die Daten von Ausweisentzügen auch bei unbemannten, automatisierten Kontrollen verfügbar machen. Da dort die Kontrolle aber nicht über die fahrende Person stattfindet, sondern über das Fahrzeug, könnten jedoch auch Personen ins Visier der Polizei geraten, die ganz regulär ein Fahrzeug lenkten: Drittpersonen, die ein Fahrzeug lenken, dessen Halterin oder Halter der Ausweis entzogen worden war. Der Bundesrat empfahl deswegen die Ablehnung der Motion. Im September 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und stimmte ihr trotz mahrender Worte von Bundesrätin Sommaruga mit 130 zu 52 Stimmen (1 Enthaltung) zu.²⁰

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel «**Keine Feigenblätter für CO₂-Schleudern. Auf Supercredits ist zu verzichten**» wollte Nationalrat Jürg Grossen (glp, BE) den Bundesrat beauftragen, bei künftigen CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge auf sogenannte Supercredits oder sich ähnlich auswirkende Instrumente zu verzichten. Dank Supercredits konnten besonders emissionsarme Fahrzeuge bisher mehrfach an den CO₂-Flottendurchschnitt von Grossimporteuren angerechnet werden, erklärte der Motionär. Sie sollten zu einer schnelleren Marktdurchdringung von Elektroautos führen, da sie den Import von Elektrofahrzeugen für die Importeure besonders attraktiv machen. Eben weil die emissionsarmen Fahrzeuge mehrfach an den CO₂-Ausstoss ihrer Flotte angerechnet werden konnten, war es den Importeuren aber auch weiterhin möglich, Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss zu importieren, ohne dass der Durchschnitt des CO₂-Ausstosses zu hoch geworden wäre. Motionär Grossen sah deshalb in den Supercredits ein «Feigenblatt» für die Autoimporteure. Um die Klimaziele zu erreichen, sei auf diese zu verzichten. Die im Dezember 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat, wo Bundesrätin Sommaruga auf die wenige Tage später im Ständerat folgende CO₂-Gesetz-Debatte verwies. Ihre Ablehnung der Motion sei «verfahrenstechnisch begründet», der Bundesrat sei der Meinung, man müsse jetzt am CO₂-Gesetz arbeiten. Der Nationalrat folgte der Umweltministerin und lehnte die Motion mit 89 zu 94 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.²¹

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Rytz (gp, BE) für einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** war im März 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Der Ständerat, der sich als Zweitrat mit dem Anliegen beschäftigte, befand im Dezember 2019 über die Motion. Für die KVF-SR erklärte Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) im Rat, dass die Kommission aufgrund bereits umgesetzter Massnahmen des Bundesrates die Motion als erfüllt betrachte und sie zur Ablehnung empfehle. Auch der Bundesrat teilte diese Sicht, wie Bundesrätin Sommaruga im Rat bekräftigte. Die Motion wurde danach stillschweigend abgelehnt.²²

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Graf-Litscher (sp, TG) für ein **Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen** beziehungsweise für eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung und für die Möglichkeit, Sanktionen gegen Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stärker zu differenzieren, kam im Dezember vor den Zweitrat. Sie wurde vom Ständerat gemeinsam mit der inhaltlich sehr ähnlichen Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Annahme der Motion Graf-Litscher und die Ablehnung der Motion Giezendanner empfohlen. Die Kommissionsmehrheit lehnte die Motion Giezendanner ab, weil sie keinen Unterschied mache bezüglich der Schwere einer Verkehrsregelverletzung, für welche ein differenzierter Führerausweisentzug zu erwägen sei. Dies gehe eindeutig zu weit, erklärte die Kommission, man wolle «ausdrücklich nicht an den Grundpfeilern von Via sicura» rütteln. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) beantragte hingegen auch die Annahme der Motion Giezendanner. Bundesrätin Sommaruga schloss sich der Einschätzung der Kommission an und bat den Rat, sofern er bei Führerausweisentzügen stärker differenzieren wolle, die Motion Graf-Litscher anzunehmen und die Motion Giezendanner abzulehnen. Die Ratsmitglieder folgten dieser Empfehlung knapp: Die Motion Graf-Litscher wurde ohne Gegenstimmen angenommen und die Motion Giezendanner wurde mit 22 gegen 20 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt.²³

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage bevor die Bevölkerung von Mitholz von der Arbeitsgruppe Mitholz über Räumungsvarianten informiert wurde, reichte Ständerat Beat Rieder (cvp, VS) am 27. September 2019 eine Motion zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** ein. Der Motionär forderte die rasche Erstellung einer zweispurigen Strasse, welche Kandersteg und das Wallis von Norden her mit derselben Kapazität erschliessen soll, wie die bestehende, aber bei der Räumung des Munitionslagers gefährdete Strasse. Am selben Tag reichte Nationalrat Alfred Röstli (svp, BE) eine gleichlautende Motion (19.4345) im Nationalrat ein. Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung: Da die Sicherheit von Strasse und Schiene beim Bund oberste Priorität geniessen und der Kanton Bern zudem eine Notumfahrung plane, seien weitere Massnahmen nicht notwendig. Bundesrätin Sommaruga sagte im Ständerat, der sich in der Wintersession 2019 mit der Motion Rieder befasste, dass der Bundesrat keine Parallelstrukturen neben der Projektgruppe des VBS aufbauen wolle, «sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist». Diese Ansicht des Bundesrates teilte der Ständerat nicht: Mit 24 zu 15 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion Rieder an.²⁴

MOTION
DATUM: 09.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Hêche (sp, JU) unter dem Titel «**Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen**» war im Dezember 2019 im Nationalrat traktandiert. Der Motionär wollte die Regierung beauftragen, die Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zum Lärmschutz zu verlängern. Trotz einem Minderheitsantrag Rutz (svp, ZH) auf Ablehnung der Motion wurde kaum debattiert: Nachdem Bundesrätin Sommaruga erklärte, dass der Bundesrat die Weiterführung der Lärmschutz-Programmvereinbarungen als sinnvoll erachte, nahm der Rat die Motion mit 136 zu 50 Stimmen (keine Enthaltungen) an.²⁵

Eisenbahn

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Bericht zum internationalen Personenverkehr (Bahn/Bus) hatte der Bundesrat im Oktober 2017 angekündigt, eine Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu prüfen. Die KVF-SR wollte mit ihrer Motion «**Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs**» sicherstellen, dass der Bundesrat diese Öffnung im internationalen Personenverkehr nicht in eigener Kompetenz durchführen kann. Die Kommissionmotion – im Ständerat diskussionslos angenommen – war im Juni 2019 im Nationalrat etwas umstrittener. Die KVF-NR hatte dem Rat zwar die Annahme beantragt, eine Minderheit Burkart (fdp, AG) setzte sich aber für eine Ablehnung ein. Nationalrat Burkart begründete den Antrag um Ablehnung damit, dass es zwischen Parlament und Regierung eine Kompetenzenordnung gebe und diese auch im Falle einer Öffnung des Schienenpersonenverkehrs greifen werde. Eine Einbindung der Schweiz in ein EU-Eisenbahnpaket würde gesetzliche Änderungen bedingen, die selbstverständlich ins Parlament kommen würden. Bundesrätin Sommaruga teilte diese Ansicht, fand aber auch, der Einbezug des Parlaments sei «hier sinnvoll und richtig», weshalb die Motion angenommen werden könne. Mit 140 zu 35 Stimmen (1 Enthaltung) sprach sich der Rat für die Motion aus.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm sich eine Woche nach dem Nationalrat erneut des **Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschnitt 2035)** an. Die vom Nationalrat aufgenommenen Projekte Winterthur-Grüze und Thun Nord fanden auch im Ständerat Zustimmung. Zwar wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass beide Projekte verfrüht seien, da die Infrastruktur rund um diese Bahnhöfe noch nicht bestehe, dennoch nahm die kleine Kammer das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.²⁷

POSTULAT

DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat forderte die KVF-SR den **Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München**. Die Kommission hatte das Postulat im Zusammenhang mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 formuliert und verlangte darin, dass die Schweiz bei den zuständigen Behörden in Deutschland auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für eine schnelle Verbindung von Zürich und München hinwirke. Wenn nötig könnten auch Mittel aus dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 eingesetzt werden. Im Ständerat, der das Postulat am 18. Juni 2019 behandelte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass er sich schon 1987 (noch als Nationalrat) mit einem Vorstoss für eine bessere Verbindung auf dieser Linie eingesetzt habe – seither sei es stets schlechter geworden. Bundesrätin Sommaruga bekräftigte, dass diese Verbindung eine hohe Priorität geniesse, und erklärte, sie werde den zusätzlichen Druck, den das Parlament mit dem Postulat auf die Regierung ausübe, einsetzen. Das Postulat wurde vom Ständerat ohne Widerspruch angenommen.²⁸

ANDERES

DATUM: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.²⁹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Nantermod (fdp, VS) sah bezüglich der **Tarifverbunde** Probleme für die Reisenden und forderte 2017 mit einer Motion «**Freie Wahl für Benutzerinnen und Benutzer**». Konkret ging es dem Motionär darum, dass Tarife im Direktverkehr (nationale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs) und in Tarifverbunden (regionale Verbindungen) nicht genügend abgestimmt seien und den Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer der beste Preis angeboten werde. Mit der Motion wollte Philippe Nantermod den Bundesrat auffordern, die Tarifierung zu vereinheitlichen. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2017 darauf hin, dass die Tarifhoheit gemäss Personenbeförderungsgesetz bei den Transportunternehmen liege und es keine Bundesstelle gebe, welche Tarife festlege. Der Bundesrat teilte zwar die Ansicht des Motionärs, dass die «heutige Tariflandschaft kompliziert und für den Kunden wenig transparent» sei, verwies aber auf Bestrebungen der ÖV-Verbände, die

historisch gewachsenen Tarifsyste­me des direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbunde besser zu koordinieren.

Dass es keine Bundesstelle gebe, die in Tariffragen mitrede, musste Bundesrätin Sommaruga fast zwei Jahre später erneut festhalten, als die Motion im Juni 2019 in den Nationalrat kam. Die Bundesrätin wies im Ratsplenum auch darauf hin, dass der Bundesrat in der Botschaft zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr vorgesehen hatte, damit gerade solche Systemfragen leichter zu lösen wären. Das Parlament hatte die Möglichkeit einer Systemführerschaft 2018 aber aus der Vorlage der Organisation der Eisenbahninfrastruktur gestrichen. Der Bundesrat wollte deshalb darauf verzichten, weitere Schritte in diese Richtung zu nehmen, und bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Bitte und sprach sich am 4. Juni 2019 mit 120 zu 64 Stimmen (3 Enthaltungen) gegen die Motion aus.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.06.2019

NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.³¹

ANDERES

DATUM: 22.08.2019

NIKLAUS BIERI

Ein Jahr, nachdem die SBB beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen die **Vergabe der Fernverkehrskonzession** eingereicht hatte, konnte im August 2019 eine **Einigung zwischen SBB und BLS** erzielt werden. Nachdem die BLS im Mai 2019 bekannt gegeben hatte, dass sie die beiden vom BAV zugesprochenen RegioExpress-Linien nicht per Dezember 2019 übernehmen könne, weil die hängige Beschwerde der SBB die Planungssicherheit verhindere, zeigten die beiden Bahngesellschaften im Sommer Verhandlungsbereitschaft.

Mit der Vermittlung von Verkehrsministerin Sommaruga und dem Berner Regierungsrat Neuhaus (BE, svp) einigten sich SBB und BLS auf den folgenden Kompromiss: Die SBB erhält die ungeteilte Fernverkehrskonzession für weitere 10 Jahre, die BLS darf im Gegenzug ab Dezember 2019 die Linie Bern-Biel und ab Dezember 2020 die Linien Bern-Burgdorf-Olten, Bern-Neuenburg und Neuenburg-La Chaux-de-Fonds führen. Die letztgenannte Linie soll jedoch mittelfristig wieder an die SBB zurückgehen, um die geplante bessere Anbindung von La Chaux-de-Fonds an die Westschweizer Städte zu gewährleisten. Die SBB zog ihre Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in der Folge zurück.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 10.09.2019

NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der

Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde.

Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 24.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.³⁵

Luftfahrt

MOTION

DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Hardegger (sp, ZH) forderte per Motion den Bundesrat auf, eine **Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge** zu entwickeln, die ein Verlagerungsziel für Kurzstreckenflüge auf andere Verkehrsträger, eine verbindliche Frist und geeignete Massnahmen für die Erreichung des Ziels enthält. Im Nationalrat, der die Motion im Mai 2019 behandelte, wies Bundesrätin Sommaruga auf laufende Bemühungen des Bundesrates sowie auf die parlamentarische Beratung der Revision des CO₂-Gesetzes hin, wo die grosse Kammer mit dem Einschlagen einiger «Pflöcke» (Sommaruga) mehr erreichen könne als mit der Annahme dieser Motion. Der Nationalrat lehnte die Motion mit 110 gegen 66 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.³⁶

MOTION

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die in der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes von 2017 aufgenommenen Regelungen betreffend den Sprachgebrauch im Flugverkehr seien in der Verordnung über den Flugsicherungsdienst nicht dem Willen des Parlamentes entsprechend umgesetzt worden: So müsse selbst bei nichtgewerbsmässigem Sichtflug auf Regionalflughäfen (etwa vom Segelflugzeug-Hobbypilot) seit Januar 2019 Englisch benützt werden, erklärte die Verkehrskommission des Nationalrates (KVF-NR). Das Parlament habe im Sommer 2017 zwar beschlossen, Englisch als Standardsprache im Flugverkehr vorzuschreiben, dem Bundesrat aber gleichzeitig die Kompetenz gegeben, für gewisse Bereiche Ausnahmen zu definieren. Die Verkehrskommission des Nationalrates fühlte sich nun vom Bundesrat missverstanden, weil dieser in der Verordnung keine Ausnahme für nichtgewerbsmässigen Sichtflug vorgesehen hatte. Die KVF-NR ersuchte mit ihrer

Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten» den Bundesrat, die Verordnung über den Flugsicherungsdienst so zu ändern, dass die im Funkverkehr verwendete Sprache in Absprache mit den Luftraumnutzern vereinbart wird und der Funkverkehr für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug weiterhin in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf.

Bundesrätin Sommaruga verteidigte die Sprachregelung, als die Kommissionsmotion im September 2019 in der grossen Kammer behandelt wurde. Es gehe um ein kleines Fachvokabular, das auf Englisch beherrscht werden müsse, und wenn man fliegen könne – «das braucht ja schon ziemlich viel Grips» –, dann könne man auch noch fünfzig bis hundert Wörter auf Englisch lernen, befand die Magistratin. Demgegenüber sei es für die Flugsicherheit wirklich ein Gewinn, wenn der Funkverkehr einheitlich auf Englisch geführt werde.

Die Nationalratsmitglieder sahen dies anders und folgten ihrer Kommission: Mit 138 zu 13 Stimmen (bei 23 Enthaltungen) wurde die Motion in der grossen Kammer angenommen. Eine Motion Jauslin (fdp, AG; Mo. 19.3286), die das gleiche bezweckt wie die Kommissionsmotion, war bis dahin im Rat noch nicht behandelt worden.³⁷

MOTION

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Bourgeois (fdp, FR) forderte mit einer Motion den Bundesrat auf, gemeinsam mit den Fluggesellschaften zu gewährleisten, dass beim Kauf von Flugtickets das **CO2-Äquivalent der Emissionen der gebuchten Flugreise ausgewiesen** wird und dass diesbezüglich zukünftig Transparenz herrscht. Bislang würde, falls überhaupt, kein einheitliches CO2-Äquivalent verwendet.

Der Bundesrat erklärte sich in seiner Stellungnahme zur Motion bereit, zusammen mit den betroffenen Kreisen eine wissenschaftlich basierte Berechnungsgrundlage zu erarbeiten, welche von den Fluggesellschaften zu verwenden sei – zur Ausweisung der Emissionen auf dem Flugticket ebenso wie bei Flugangeboten.

Der Nationalrat debattierte im September 2019 über die Motion. Nationalrat Hurter (svp, SH) bat das Plenum, die Motion abzulehnen, das bringe nur «marktverzerrende Bürokratie». Man könne diese Angaben heute schon haben, allerdings seien es immer nur Annäherungen. Bundesrätin Sommaruga warb hingegen für die Annahme der Motion und argumentierte auch mit Wettbewerbsanreizen: Fluggesellschaften mit emissionsärmeren Flotten könnten tiefere Emissionen ausweisen, klimafreundliche Investitionen würden somit belohnt. Der Rat nahm die Motion mit 121 zu 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.³⁸

MOTION

DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem in der Folge der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mit einer Änderung der Verordnung über den Flugsicherungsdienst auch für nichtgewerbsmässige Sichtflüge auf Regionalflughäfen Englisch als alleinige Sprache für den Funkverkehr eingeführt worden war, regte sich im Parlament Widerstand. Es sei unvertretbar, dass ein Segelfluggpilot auf einem regionalen Flugplatz bei der Landung auf Englisch funken müsse, hatte die KVF-NR im Mai 2019 befunden und die Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten» eingereicht, die im September 2019 in der grossen Kammer angenommen wurde.

Die KVF-SR nahm sich im Oktober 2019 des Anliegens an und beantragte ihrem Rat einstimmig, die Motion anzunehmen.

Im Dezember 2019 verwies Bundesrätin Sommaruga im Ständerat zwar darauf, dass eine Abkehr von «English only» zu Lasten der Sicherheit im Flugbetrieb gehe, aber sie wehrte sich nicht mehr gegen die Anpassung der Flugsicherungsverordnung, worauf der Ständerat die Motion diskussionslos annahm.³⁹

MOTION

DATUM: 09.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Rahmen der Revision des Datenschutzgesetzes entschied sich die SPK-NR im August 2019, den Bundesrat mit sechs Motionen (Mo. 19.3960, Mo. 19.3961, Mo. 19.3962, Mo. 19.3963, Mo. 19.3964, Mo. 19.3965) aufzufordern, die Datenschutzbestimmungen in anderen Bundesgesetzen zu vervollständigen.

Mit der Motion 19.3965 wollte die Kommission eine **gesetzliche Grundlage für die Bearbeitung von Personendaten** – auch von besonders schützenswerten Daten – **durch Flughafenhalter** und deren Auftragsbearbeiter schaffen. Im Flugbereich müssten an verschiedenen Stellen Daten bearbeitet werden, etwa zur Flugsicherheit, zum Zutritt zu sicherheitskontrollierten Bereichen, zu Vorfällen und Unfällen oder für Passagierprozesse wie Check-ins. Personendaten müssten an Sicherheitsorgane des Bundes und der Kantone oder an Luftverkehrsunternehmen weitergegeben werden. Zudem seien im Rahmen des Nationalen Sicherheitsprogramms Luftfahrt (NASP) Möglichkeiten zur Videoüberwachung oder zur Bearbeitung von biometrischen Daten

geschaffen worden – jedoch fehlten für diese Vorgänge die gesetzlichen Grundlagen. Zudem solle bei Verabschiedung der Revision des Datenschutzgesetzes eine gesetzliche Grundlage für Profiling erstellt werden.

Der Bundesrat erachtete die Erweiterung der Datenbearbeitungskompetenz als nicht notwendig. Die heutigen Vorschriften entsprächen den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde und der EU und hätten sich bewährt. Die von der Kommission aufgelisteten Prozesse seien nicht Aufgabe der Flughafenhalter, somit benötigten diese auch keine Kompetenz zur entsprechenden Datenbearbeitung. Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über polizeiliche Massnahmen zur Bekämpfung von Terrorismus (PMT) erhielten die Flughafenhalter zudem die für den Zugang zu geschützten Bereichen im Flughafen nötigen Informationen.

In der Wintersession 2019 behandelte der Nationalrat diese Motion, nicht aber die fünf verwandten Vorstösse. Man habe diese sechs Aspekte aus der Beratung des Datenschutzgesetzes ausgelagert, um weitere Verzögerungen bei Letzterem zu vermeiden, erklärte der Sprecher der SPK-NR Matthias Jauslin (fdp, AG). Er zeigte sich über die ablehnende Haltung des Bundesrates erstaunt, zumal die Kommission die Motion mit 20 zu 2 Stimmen (bei 1 Enthaltung) verabschiedet habe und kein Minderheitsantrag vorliege. Verkehrsministerin Sommaruga versuchte, die Position des Bundesrates noch einmal zu verdeutlichen: In denjenigen Bereichen, in denen die Flughafenhalter für die Sicherheit zuständig sind, erhielten sie bereits heute die notwendigen Informationen; für alle anderen Bereiche, die nicht zu ihren Aufgaben zählten, benötigten sie auch keine entsprechenden Kompetenzen. Wie Simonetta Sommaruga in der Debatte vermutet hatte, nahm der Nationalrat die Motion mit 132 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss einstimmig ab.⁴⁰

Post und Telekommunikation

Zwei Tage nachdem der Nationalrat darüber debattiert hatte, kam die **Revision des Fernmeldegesetzes** zurück in den **Ständerat**, wo es um die Bereinigung der letzten Differenzen ging.

Bei zwei Differenzen – der Netzneutralität und der Finanzierung von Anschlüssen – lenkte die kleine Kammer ein und übernahm die Versionen des Nationalrates. Künftig sollen Fernmeldediensteanbieterinnen Angebote von Spezialdiensten flexibel gestalten können, sofern dies die Qualität der Internetverbindung nicht verschlechtert. Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümer müssen die Installation weiterer Anschlüsse neu auch dulden, wenn die Anbieter die Kosten dafür tragen. Neben drei Differenzen, die technische Details betrafen, blieb auch die Befreiung der Blaulichtorganisationen von den Verwaltungsgebühren der verwendeten Funkfrequenzen umstritten: Während der Nationalrat auch private Organisationen von den Gebühren befreien wollte, soll dies gemäss neuem Vorschlag des Ständerates nur für Schutz- und Rettungsdienste, die ausschliesslich im öffentlichen Interesse tätig sind, gelten. Fest hielt der Ständerat an der von ihm eingebrachten Meldepflicht bei verbotenen pornografischen Inhalten: Provider sollen nicht nur Verbotenes sperren, sondern Verdachtsfälle dem Fedpol melden müssen. Bundesrätin Sommaruga, auf die in dieser Debatte neben Kommissionssprecher Claude Janiak (sp, BL) die einzigen Wortmeldungen entfielen, bat den Rat, diese Regelung noch einmal zu überdenken. Eine Meldepflicht für zufällig entdeckte Verdachtsfälle sei etwas widersprüchlich. Zudem sei es in der Praxis äusserst schwierig auszumachen, ob ein hinreichender Verdacht für eine Meldung vorliege. Die Provider könnten zur eigenen Absicherung eine Flut von Meldungen auslösen, mit der nichts gewonnen wäre, befürchtete die Bundesrätin. Die kleine Kammer blieb mit 32 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) bei ihrer ursprünglichen Absicht.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2019
NIKLAUS BIERI

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 hatte Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL) unter dem Titel **«Tschüss Roaming-Insel Schweiz»** nicht nur eine parlamentarische Initiative, sondern auch eine Motion eingereicht. Während die parlamentarische Initiative eine Regulierung der Roamingkosten vorsah, forderte die Motion gleich die Abschaffung der Roaming-Zuschläge, und zwar für Schweizerinnen und Schweizer in der EU ebenso wie für EU-Bürgerinnen und -Bürger in der Schweiz. Während die Regulierung der Roamingkosten Eingang in die Revision des Fernmeldegesetzes fand, blieb die Motion zur Abschaffung der Roaming-Gebühren einstweilen unbehandelt. Die Motionärin hielt auch nach dem Abschluss der Revision des Fernmeldegesetzes an ihrer Motion fest, so dass diese im Juni 2019 in den Nationalrat kam.

Bundesrätin Sommaruga erinnerte im Ratsplenum an die politische «Grosswetterlage», in der zur Zeit ein bilateraler Vertrag mit der EU kaum möglich sei. Sie sei sich auch sicher, dass ihre Vorgängerin die Roaming-Gebühren längst abgeschafft hätte, wenn es einen «Zauberstab» gäbe, um dies zu tun. Weil das politisch Mögliche in der Revision des Fernmeldegesetzes umgesetzt worden sei, bat die Bundesrätin um Ablehnung. Der Rat folgte diesem Antrag, die Motion wurde mit 99 zu 78 Stimmen (bei 14 Enthaltungen) abgelehnt.⁴²

POSTULAT

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Debatte um die **strategische Ausrichtung der Post** müsse weiter gefasst werden, als nur bis zur Umgestaltung von Poststellen in Agenturen. Mit einem schon im Juni 2017 eingereichten Postulat wollte Nationalrat Béglé (cvp, VD) den Bundesrat beauftragen, gemeinsam mit der Post deren strategische Ausrichtung zu prüfen, wobei es um die Digitalisierung der Dienstleistungen, neue Geschäftsfelder, strategische Partnerschaften, Joint Ventures und Übernahmen gehen solle, damit die Post auch langfristig erfolgreich existieren könne.

Der Bundesrat verwies in seiner Antwort vom August 2017 auf bereits eingeleitete Massnahmen und eingegangene Joint Ventures, sowie laufende Versuche in neuen Geschäftsfeldern (beispielsweise E-Voting) und befand, es gebe keinen weiteren Handlungsbedarf.

Als das Postulat im Juni 2019 im Nationalrat behandelt wurde, hielt Bundesrätin Sommaruga fest, der Bundesrat und die Post seien sich der Herausforderungen bewusst und arbeiteten in diesem Sinne, weshalb es das Postulat nicht brauche. Mit 82 zu 105 Stimmen (4 Enthaltungen) wurde das Postulat in der grossen Kammer abgelehnt.⁴³

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Es gelte, die **Steuerung der Digitalisierung weiterzuentwickeln**, befand Nationalrat Béglé (cvp, VD) 2017. Mit einer Motion wollte er den Bundesrat beauftragen, eine agile, reaktionsfähigere Steuerung der Digitalisierung zu schaffen, damit die Schweiz bei der Digitalisierung der Gesellschaft den Anschluss an die Weltspitze nicht verpasst. Die Bundesverwaltung solle nicht in ein Start-up umgewandelt werden, befand der Motionär, «aber man sollte sich von Praktiken inspirieren lassen, die die Agilität erhöhen und die Zirkulation der Ideen beschleunigen».

Im Juni 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und Bundesrätin Sommaruga bat im Plenum darum, die Motion abzulehnen – «weil wir eben schon sehr agil und schon ziemlich smart sind», wie sie befand. Der Nationalrat folgte diesem Antrag und lehnte die Motion mit 65 zu 122 Stimmen (4 Enthaltungen) ab.⁴⁴

STANDESINITIATIVE

DATUM: 01.07.2019
NIKLAUS BIERI

Die KVF-SR hat sich an ihrer Sitzung vom 1. Juli 2019 mit verschiedenen **Standesinitiativen** befasst, die **bezüglich der Postgesetzgebung** hängig sind. Nach einer Aussprache mit der Departementsvorsteherin und der Post-Spitze entschied die Kommission einstimmig, ihrem Rat zu beantragen, den Standesinitiativen von Genf (Kt.lv. 18.312, «Für den Erhalt der Arbeitsplätze und eine echte Grundversorgung durch die Post»), Basel-Stadt (Kt.lv. 18.314, «Service public erhalten. Keine Schliessung von Quartierpoststellen!») und Solothurn (Kt.lv. 18.315, «Postversorgung») keine Folge zu geben. 2018 war der Standesinitiative Jura (Kt.lv. 17.314, «Verbesserung des Poststellennetzes und Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden bei der geografischen Verteilung der Postämter») Folge gegeben worden und die Kommission sah die Anliegen der übrigen Standesinitiativen als weitgehend in der jurassischen enthalten.⁴⁵

MOTION

DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Den Anstoss für eine **rechtliche Grundlage für einen Digitalisierungsfonds** geben wollte Ständerätin Géraldine Savary (sp, VD) mit einer Motion. Mit den Einnahmen aus der Versteigerung der 5G-Mobilfunkfrequenzen solle ein Fonds geäuft werden, aus welchem Mittel für die Digitalisierung der audiovisuellen Produktion des Schweizer Kulturschaffens bereitgestellt werden sollten.

Im September 2019 kam das Anliegen in den Ständerat. Bundesrätin Sommaruga teilte zwar die Ansicht der Motionärin, dass die Digitalisierung in fast allen Bereichen grosse Umwälzungen mit sich bringe, doch sie widersprach ihr bezüglich der Notwendigkeit eines speziellen Fonds. Der Bundesrat sehe die Herausforderung bei der Bewältigung der Digitalisierung eher in der Koordination als bei der Finanzierung. Die Bundesrätin verwies auf die 2018 aktualisierte Strategie Digitale Schweiz und auf den Schwerpunkt Digitalisierung des Filmberbes in der aktuellen Kulturbotschaft und hielt fest: «Es läuft

also sehr viel». Die Finanzierung eines Digitalisierungsfonds sei im Weiteren mit den Einnahmen der 5G-Frequenzen nicht möglich, weil die Erlöse der Auktion als ausserordentliche Einnahmen verbucht würden und deshalb für die Finanzierung von ordentlichen Ausgaben nicht zur Verfügung stünden. Trotzdem stimmte der Ständerat mit 19 zu 13 Stimmen (0 Enthaltungen) für die Annahme der Motion. Der Nationalrat wird sich also auch noch zur Schaffung eines Digitalisierungsfonds äussern können.⁴⁶

MOTION

DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Eine **Sistierung der Schliessung von Poststellen bis zum Abschluss der Beratungen zur Standesinitiative Jura** verlangte Ständerat Didier Berberat (sp, NE) mit einer Motion. Der Standesinitiative Jura zur Verbesserung des Poststellennetzes war 2018 von beiden Kammern Folge gegeben worden. Berberat forderte nun, es solle keine Poststelle geschlossen werden dürfen, solange die Standesinitiative noch nicht erledigt sei. Claude Janiak (sp, BL) und Postministerin Sommaruga sprachen sich gegen die Motion aus. Sie waren sich einig, dass ein Moratorium nicht sinnvoll sei, weil einerseits seit der Annahme der Standesinitiative schon einiges geschehen sei – so mache die Post gemäss Janiak nichts, ohne sich mit Gemeinden und Kantonen abzusprechen – und andererseits die generelle Formulierung des Moratoriums der Post und den «nötigen Veränderungen» (Sommaruga) keinen Gefallen tue. Der Ständerat folgte ihren Anträgen und lehnte die Motion mit 19 zu 14 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab.⁴⁷

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Eine **mittel- und langfristige Planung bei Poststellen und Postagenturen** wünschte sich Nationalrat Müller-Altarmatt (cvp, SO), weshalb er 2017 eine Motion einreichte, die eine entsprechende Anpassung der Postgesetzgebung verlangte. Der Motionär sprang damit auf einen fahrenden Zug auf: Er reichte seine Motion im Nationalrat drei Tage nach der Annahme einer sehr ähnlich gelagerten Motion KVF-SR im Ständerat ein. Müller-Altarmatts Motion ging insofern über die Motion KVF-SR hinaus, als diese auch Bedingungen für die Umwandlung von Poststellen in Agenturen nannte und die adäquate Ausbildung von Agenturmitarbeitenden forderte. Im Gegensatz zur erwähnten Motion KVF-SR und weiteren Motionen und Standesinitiativen, blieb die Motion Müller-Altarmatt zwei Jahre unbehandelt und kam erst im Herbst 2019 in den Nationalrat. Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass in den vergangenen zwei Jahren einiges unternommen worden sei bezüglich des Poststellennetzes und sie der Meinung sei, dass es nun nicht noch eine weitere Motion brauche. Der Rat sah dies anders und nahm die Motion mit 94 gegen 85 Stimmen (5 Enthaltungen) an.⁴⁸

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am gleichen Tag wie sein Ratskollege Müller-Altarmatt (cvp, SO; Mo. 17.3938) hatte auch Nationalrat Grin (svp, VD) eine Motion betreffend die Post und das Poststellennetz eingereicht. Der Motionär nahm die **Schliessung von Poststellen an zentralen Orten** zum Anlass, den Bundesrat aufzufordern, die Post zu verpflichten, mit von Schliessungen betroffenen Gemeinden und «regionalen Vereinen» das Gespräch zu suchen, über das verbleibende Poststellennetz zu informieren und dieses mit den Gemeinden zu diskutieren. Wie die Motion Müller-Altarmatt kam auch die Motion Grin erst zwei Jahre nach der Einreichung auf die Traktandenliste und wurde im September 2019 vom Nationalrat behandelt.

Postministerin Sommaruga zählte im Ratsplenum auf, was sich bezüglich dem Poststellennetz seit der Einreichung der Motion getan hatte: Mit einer Anpassung der Postverordnung waren einerseits die Erreichbarkeitsvorschriften verschärft worden, was zu einem dichteren Netz von Poststellen und -agenturen führte, andererseits war ein regelmässiger Planungsdialog eingeführt worden, welcher die Rolle der Kantone stärkte. Zudem wurde die Post verpflichtet, Gemeinden mindestens sechs Monate vor einer Poststellenschliessung anzuhören und eine einvernehmliche Lösung anzustreben. Weiter erinnerte die Bundesrätin an die angenommene Standesinitiative Jura und daran, dass die zuständige Kommission momentan eine entsprechende Vorlage ausarbeite.

Trotz den erreichten Verbesserungen und den laufenden Arbeiten nahm der Rat die Motion Grin im September 2019 mit 143 gegen 40 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) an.⁴⁹

MOTIONDATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Bégli (cvp, VD) den Bundesrat mit der Ausarbeitung guter Rahmenbedingungen für die **Schaffung eines Kommunikations-Ökosystems, das dem Internet der Dinge** zum Durchbruch verhelfen soll, beauftragen. Das Internet der Dinge (IoT) entwickle sich sehr rasch und sei auf ein zuverlässiges, sicheres und ausreichend leistungsstarkes Kommunikationsnetzwerk angewiesen, das auch international angebunden sei.

Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf das vorhandene, sehr zuverlässige Kommunikationsnetz und die hohe Abdeckung, welche das Netz erreiche. Die Einführung von 5G werde die weitere Kapazitätssteigerung sicherstellen. Die Schweiz nehme in diesbezüglichen Rankings der OECD jeweils Spitzenplätze ein, sei also vorne mit dabei und «das ist gut so», begründete Bundesrätin Sommaruga ihren Antrag auf Ablehnung der Motion im Nationalratssaal, als die Motion im September 2019 traktandiert war.

Ohne weitere Wortmeldungen folgte der Rat der Kommunikationsministerin und lehnte die Motion Bégli mit 116 zu 58 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) ab.⁵⁰

POSTULATDATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat griff Ständerätin Brigitte Häberli-Koller (cvp, TG) im September 2019 die Frage nach einem **nachhaltigen Mobilfunknetz** auf. Ein solches müsse einerseits einen optimalen Strahlenschutz gewährleisten, andererseits müsse die Einführung von 5G und nachfolgender Technologien «innert vernünftiger Zeiträume» sichergestellt sein. Weiter fragte die Postulantin nach den Vor- und Nachteilen eines einheitlichen Mobilfunknetzes gegenüber der heutigen Situation mit drei Anbietern sowie nach der Förderung der Datenübertragung über das Glasfasernetz. Ähnliche Fragen hatte die Postulantin bereits in einer Interpellation (Ip. 19.3169) gestellt, war aber mit den Antworten des Bundesrates nicht zufrieden. Weil auch in der Gesellschaft nach wie vor kontrovers über die Einführung von 5G diskutiert werde, seien diese Fragen sehr wichtig.

Der Bundesrat nahm im November 2019 Stellung zum Postulat und verwies dabei auf den Bericht über «zukunftsstaugliche Mobilfunknetze» von 2015 und auf die abgeschlossene Revision des Fernmeldegesetzes, in welcher ein Antrag zur Priorisierung der kabelbasierten Versorgung abgelehnt worden war. Weiter zur die laufenden Arbeiten der von der damaligen Bundesrätin Leuthard eingesetzten Arbeitsgruppe «Mobilfunk und Strahlung» hingewiesen. Ein weiterer Bericht sei nicht nötig, weshalb der Bundesrat die Ablehnung des Postulats beantragte.

Im Dezember 2019 behandelte der Ständerat das Geschäft und die Postulantin bedankte sich bei der anwesenden Bundesrätin Sommaruga zuerst für den Bericht der Arbeitsgruppe Mobilfunk und Strahlung, der die Fakten zum Mobilfunk umfassend aufzeige. Darüber hinaus fehle aber die Diskussion über mögliche Konzepte für die Zukunft des Mobilfunknetzes. Die von ihrem Postulat aufgeworfenen Fragen würden sich im Anschluss an den vorhandenen Bericht klären lassen, gingen aber deutlich über diesen hinaus. Diese Sicht vertrat eine Mehrheit im Saal: Der Ständerat nahm das Postulat mit 25 zu 16 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁵¹

1) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Verkehr und Kommunikation

2) AB SR, 2019, S. 476 f.; BBI, 2019, S. 1899 f.

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

4) AB NR, 2019, S. 46

5) AB NR, 2019, S. 46 f.

6) AB NR, 2019, S. 54 f.

7) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBI, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19

8) AB NR, 2019, S. 508 ff.

9) AB NR, 2019, S. 725 ff.

10) AB NR, 2019, S. 840 f.

11) AB SR, 2019, S. 325 ff.; Exp, NZZ, TA, TZ, 7.6.19

12) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp, 22.6.19

13) AB NR, 2019, S. 1533

14) AB NR, 2019, S. 1529

15) AB NR, 2019, S. 1522 f.

16) AB NR, 2019, S. 1530

17) AB NR, 2019, S. 1528 f.

18) AB NR, 2019, S. 1712 f.

19) AB NR, 2019, S. 1718 f.

20) AB NR, 2019, S. 1710 f.

21) AB NR, 2019, S. 1721

22) AB SR, 2019, S. 1076

23) AB SR, 2019, S. 1076 f.

24) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, GeschaÖft 19.4345

25) AB NR, 2019, S. 2151 f.

26) AB NR, 2019, S. 829 f.

27) AB SR, 2019, S. 358 f.

28) AB SR, 2019, S. 474 f.

- 29) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19
- 30) AB NR, 2019, S. 832 f.
- 31) AB NR, 2019, S. 1193 ff.
- 32) Medienmitteilung BAV vom 22.08.19; BaZ, LT, NZZ, 23.8.19
- 33) AB SR, 2019, S. 618 ff.
- 34) AB NR, 2019, S. 1509 ff.
- 35) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.
- 36) AB NR, 2019, S. 721 f.
- 37) AB NR, 2019, S.1516 ff.
- 38) AB NR, 2019, S. 1520 f.
- 39) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19
- 40) AB NR, 2019, S. 2152 f.
- 41) AB SR, 2019, S. 67 ff.
- 42) AB NR, 2019, S. 835 f.
- 43) AB NR, 2019, S. 843 f.
- 44) AB NR, 2019, S. 842 f.
- 45) Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative BS; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative GE; Kommissionsbericht KVF-SR vom 1.7.19 zur Standesinitiative SO; Medienmitteilung KVF-SR vom 2.7.19
- 46) AB SR, 2019, S. 631 f.
- 47) AB SR, 2019, S. 634 f.
- 48) AB NR, 2019, S. 1716 f.
- 49) AB NR, 2019, S. 1710
- 50) AB NR, 2019, S. 1707 f.
- 51) AB SR, 2019, S. 1083 f.