

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC, Matter, Ruedi
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
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2011 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	6
Eisenbahn	12
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	17
Luftfahrt	18
Post und Telekommunikation	21

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
WHO	World Health Organization
NIS	nichtionisierende Strahlung
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
WEF	World Economic Forum
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
FDV	Verordnung über Fernmeldedienste
EASA	European Aviation Safety Agency
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
PostCom	Eidgenössische Postkommission
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFCOM	Office fédéral de la communication
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OMS	Organisation mondiale de la Santé
RNI	rayonnement non ionisant
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
WEF	World Economic Forum
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
OST	Ordonnance sur les Services de télécommunication
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
PostCom	Commission fédérale de la poste

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Quadri (lega, TI) verlangte, dass der Bundesrat sich für die Änderung des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr einsetzt und erwirkt, dass das Landeswappen als Unterscheidungsmerkmal ausreicht und der Aufkleber mit dem Landeskürzel überflüssig wird. Als Begründung gibt Quadri **ungerechtfertigte Bussen aufgrund des fehlenden CH-Klebers** für Schweizer Autofahrer im Ausland an. Bundesrätin Leuthard bemerkte im März 2015 im Nationalrat dazu, das Aufkleben eines CH-Klebers sei im Vergleich zur Änderung eines internationalen Übereinkommens "reichlich zumutbar". Die Motion wurde im Nationalrat mit 97 zu 85 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) abgelehnt.¹

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Grossen (glp, BE) wollte **die Sanierung** des Gotthard-Strassentunnels **ohne zweite Röhre zeitlich nicht verunmöglichen**. Grossen wollte die Regierung damit beauftragen, die notwendigen Vorbereitungen für eine Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne zweite Röhre durchzuführen, damit die Sanierung im Falle der Ablehnung an der Urne einer zweiten Röhre nicht verzögert würde. Der Nationalrat hielt es mit Bundesrätin Leuthard und lehnte die Forderung in der Frühjahrssession 2015 ab.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.09.2015
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** im Herbst 2015 auf. Die KVF-SR hatte sich eingehend mit dem Geschäft befasst und dabei gar einen Alternativentwurf geschaffen: Sie integrierte den Netzbeschluss von 2012, welcher zusammen mit der Erhöhung der Vignettenpreise 2013 vom Volk abgelehnt worden war, in den NAF. Gleichzeitig sah sie auch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf CHF 60 bis 70 (und nicht auf CHF 100, wie vom Volk abgelehnt) und eine Kostenbeteiligung der Kantone vor. Die konsultierten Automobilverbände und Kantone lehnten diese Variante jedoch ab, worauf die KVF-SR ihren Entwurf verwarf und mit 5 zu 3 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) den bundesrätlichen Entwurf empfahl. Roland Eberle (svp, TG) reichte darauf den Antrag ein, die Vorlage an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss doch noch in den NAF zu integrieren.

In der Debatte wurde mehrfach betont, dass im Rat bei der Debatte zum Bahninfrastrukturfonds BIF im Rahmen der FABI das Versprechen abgegeben worden sei, eine dauerhafte Finanzierungslösung auch für die Strasse zu schaffen. Dies sei mit dem NAF der Fall, weshalb die Vorlage grundsätzlich begrüsst werde. Die Ansicht, der Netzbeschluss von 2012, bei dem es um die Übernahme von fast 400 km Strasse von den Kantonen ins Nationalstrassennetz (und damit in die Hände des Bundes) geht, sei gerade auch für die Kantone wichtig, war verbreitet. Der Rückweisungsantrag Eberle wurde - trotz der mahnenden Worte von Bundesrätin Leuthard, welche eine drohende Finanzierungslücke ausmachte - schliesslich mit 27 zu 14 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.³

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.⁴

POSTULATDATUM: 11.06.2012
NIKLAUS BIERI

Das im Mai des Berichtjahres im Ständerat eingereichte Postulat Abate (fdp, TI) fordert vom Bundesrat einen Bericht zur strategischen Vision der **Entwicklung der Nord-Süd-Verbindung der Bahn**, speziell der Gotthardachse. Von mehreren Sprechern wurde in der Debatte auf die Notwendigkeit einer Gesamtschau über die strategische Entwicklung hingewiesen. Bundesrätin Leuthard betonte in ihrer Antwort, dass sich strategisch seit der Neat-Strategie nichts geändert habe und man nun in der Umsetzungsphase stehe, in welcher neben der Schweiz auch Deutschland und Italien halten müssten, was abgemacht worden sei. Der Ständerat überwies das Postulat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 29 zu 3 Stimmen.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung

finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die

Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinÖV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinÖV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichentscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dagegehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.⁷

POSTULATDATUM: 06.05.2014
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen der Debatte zum Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors war 2013 festgehalten worden, dass neben dem Korridor durch den Gotthard auch die Lötschberglinie ausgebaut werden soll. Da es auf der Lötschberglinie auf der italienischen Seite zwischen Iselle und Domodossola immer wieder zu Betriebsproblemen kommt, beauftragte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats mit einem Postulat den Bundesrat, zu prüfen, ob die Effizienz der **Lötschberg-Simplon-Achse** durch die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der besagten Strecke durch SBB oder BLS erhöht werden könnte. Der Nationalrat behandelte dieses Postulat in der Sondersession am 6. Mai 2014. Eine Minderheit Binder (svp, ZH) beantragte die Ablehnung des Postulats und auch der Bundesrat sprach sich in seiner Stellungnahme deutlich gegen das Postulat aus. Während die Kommissionsminderheit mit den Kostenfolgen und der Verletzung des Territorialprinzips argumentierte, betonte Bundesrätin Leuthard, dass ein solches Übernahmeersuchen in Italien als arroganter und unfreundlicher Akt verstanden werden würde. Die Vertreter der Kommissionsmehrheit machten dagegen geltend, dass die Anschlussstrecke für die ganze Achse von grösster Wichtigkeit sei. Der Nationalrat nahm das Postulat äusserst knapp an: Mit Stichentscheid des Ratspräsidenten Lustenberger (cvp, LU) bei 87 zu 87 Stimmen und einer Enthaltung.⁸

POSTULATDATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) ein **Staatssekretariat für Verkehrspolitik** anregen. Die Verkehrspolitik werde komplexer und international vernetzter, was eine Staatssekretärin oder einen Staatssekretär mit einer Gesamtverkehrsperspektive notwendig mache. In der Debatte vom Juni 2016 wies Nationalrat Fluri (fdp, SO) darauf hin, dass der Bundesrat bereits die Kompetenz besitze, die Position eines Staatssekretärs zu schaffen und zu besetzen und es deshalb keiner weiteren Handlung bedürfe. Bundesrätin Leuthard bestätigte diesen Sachverhalt, betonte aber auch ihre Offenheit gegenüber der diesbezüglichen Meinung des Parlamentes. Der Nationalrat lehnte das Postulat mit 91 gegen 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab.⁹

BUNDES RATSGESCHÄFTDATUM: 08.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 richtete der Bundesrat seine Botschaft zum **Regionalen Personenverkehr 2018-2021** und den zugehörigen **Verpflichtungskredit** an das Parlament. Zum Einen sollte mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) der Zahlungsrahmen als Instrument der Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs durch den Verpflichtungskredit ersetzt werden. Zum Anderen sollte mit einem Bundesbeschluss ein Verpflichtungskredit von CHF 3'959,6 Mio. für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2018 bis 2021 bewilligt werden.

Als Erstrat nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts am 8. März 2017 auf. Die Kommissionsmehrheit der KVF-SR empfahl dem Rat, auf das Geschäft einzutreten, die Änderung des PBG anzunehmen und den Verpflichtungskredit um CHF 144 Mio. zu erhöhen. Bundesrätin Leuthard rief mit ungewohnt starken Worten zur finanzpolitischen Vernunft auf und kritisierte, dass diverse Unterstützerinnen und Unterstützer der Kommissionsmehrheit im Rat ihre Interessenbindungen nicht offengelegt hatten. Eine Minderheit Wicki (fdp, NW) wollte dem Verpflichtungskredit gemäss Bundesrat zustimmen. Die kleine Kammer trat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein und stimmte der Änderung des PBG einstimmig zu. Mit 26 zu 17 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, erhöhte den Verpflichtungskredit und strich einen Artikel, der eine gestaffelte Freigabe der Mittel des Kredits vorsah.

Der Nationalrat nahm die Debatte am 3. Mai 2017 auf. Die Mehrheit der KVF-NR empfahl, auf die Vorlage einzutreten, der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zuzustimmen und beim Verpflichtungskredit dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) verlangte Nichteintreten und eine Minderheit Bühler wollte bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits dem Bundesrat folgen. Die Finanzkommission äusserte sich ebenfalls zu diesem Geschäft: Eine Kommissionsmehrheit empfahl, bezüglich des Verpflichtungskredits dem Bundesrat zu folgen, eine Minderheit Hadorn (sp, SO) wollte hingegen dem Ständerat folgen. Mit 133 zu 44 Stimmen bei 7 Enthaltungen trat der Nationalrat auf die Vorlage ein. Die Gesetzesänderung wurde mit 141 zu 40 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion stammten, die in dieser Sache ungewöhnlich gespalten auftrat. Der vom Ständerat aufgenommenen Erhöhung des Verpflichtungskredits stimmte der Nationalrat mit 98 zu 92 Stimmen bei einer Enthaltung zu, ebenso bestätigte die grosse Kammer die Streichung des Artikels

zur gestaffelten Auszahlung der Gelder mit 116 zu 76 Stimmen (keine Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung stimmte der Nationalrat mit 136 zu 51 Stimmen bei 5 Enthaltungen der ständerätlichen Fassung zu. Am 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 149 zu 45 Stimmen bei 2 Enthaltungen an, wobei erneut alle Gegenstimmen und Enthaltungen aus den Reihen der SVP stammten. Der Ständerat stimmte in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 43 zu 1 Stimme (keine Enthaltungen) zu.¹⁰

BERICHT
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 nahm der Nationalrat vom im Dezember 2017 vom Bundesrat publizierten **Verlagerungsbericht 2017** Kenntnis. Auf die grösste Resonanz stiessen im Rat die im Bericht enthaltenen Angaben, wonach die Anzahl alpenquerender Lastwagen in der Berichtsperiode erstmals unter eine Million gesunken war und der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr auf 71% angestiegen ist. Bundesrätin Leuthard erklärte diesbezüglich, die schweizerische Verlagerungspolitik sei ein «extremes Erfolgsmodell». Während mehrere Fraktionen ihre Freude oder Zufriedenheit mit diesen Zahlen ausdrückten, betonten insbesondere die Fraktionen der SP, der Grünen und der Grünliberalen, dass das Verlagerungsziel noch nicht erreicht sei und es deshalb weiterer Anstrengungen bedürfe.

Der Bericht enthielt im Weiteren erste Zahlen zu den Auswirkungen des Unfalls in Rastatt, welcher eine Streckenblockierung auf der Rheintallinie zur Folge hatte. Immerhin zwei Drittel des normalen Volumens des alpenquerenden Schienengüterverkehrs konnte während der rund siebenwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke abgewickelt werden. Im Rat wurde kritisiert, dass noch nichts unternommen worden sei, um derartige Ereignisse zukünftig rascher zu beheben.¹¹

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 31.05.2012
NIKLAUS BIERI

Das 2010 eingereichte Postulat Amherd (cvp, VS) zur **Aufnahme der Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz** wurde in der Sommersession des Berichtsjahres im Nationalrat verhandelt. Das Postulat fordert die Aufnahme des Strassenabschnitts zwischen Spiez und Gampel/Steg inklusive Autoverlad Kandersteg-Goppenstein ins Nationalstrassennetz. Verkehrsministerin Leuthard wehrte sich im Plenum ohne Erfolg gegen die artfremde Übernahme eines Schienenabschnitts in das Nationalstrassennetz: Das Plenum überwies das Postulat mit 71 gegen 58 Stimmen.¹²

POSTULAT
DATUM: 05.06.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni überwies der Nationalrat entgegen des Antrages des Bundesrates ein Postulat Wasserfallen (fdp, BE), welches vom Bundesrat einen Bericht zum Handlungsbedarf des Bundes zur **Verflüssigung des Verkehrs** fordert. Der Postulant begründete das Postulat mit den zusätzlichen Emissionen, welche durch Verkehrsberuhigungen und Staus entstehen. Bundesrätin Leuthard argumentierte in der Diskussion erfolglos, dass die meisten Punkte des Postulats in verschiedenen Konzepten sowie im 2011 mit grosser Mehrheit angenommenen Postulat Hany (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien.¹³

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die 2012 eingereichte Motion Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich wurde im September des Berichtsjahrs im Nationalrat behandelt und trotz des bundesrätlichen Antrags auf Ablehnung überwiesen. Bundesrätin Leuthard (cvp) wies darauf hin, dass das Projekt einer Autobahnverbindung im Rheintal bei Ministertreffen regelmässig thematisiert werde, auf österreichischer Seite aber seit langem blockiert sei. Die Motion wurde mit 101 (Mitte-Rechts-Parteien) zu 76 Stimmen (Links-Grün-Parteien) bei 15 Enthaltungen und 8 Absenzen an den Ständerat überwiesen.¹⁴

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP. Die Liberalen-Fraktion verlangte, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass **Weiterbildungskurse** nur mehr für jene Neulenker obligatorisch seien, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen hätten. Begründet wurde die Motion mit den übermässig hohen Kosten, welche Neulenker zu tragen hätten. Die Sicherheit sei bereits durch die Einführung des Probezeit-Verfahrens gestiegen und werde durch die obligatorischen Weiterbildungskurse für alle nicht weiter erhöht. In der Debatte vom 26. September wies Bundesrätin Leuthard

darauf hin, dass eine Studie der BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) keinen Effekt der obligatorischen Weiterbildungskurse auf die Sicherheit hätte zeigen können. Sie beantragte trotzdem die Ablehnung der Motion, da bereits eine Arbeitsgruppe daran sei, die Weiterbildungskurse zu evaluieren, diese Ergebnisse aber noch nicht vorlägen. Der Nationalrat folgte ihrem Antrag nicht und nahm die Motion mit 109 zu 75 Stimmen an. Für die Motion stimmten FDP und GLP sowie Mehrheiten von SVP und CVP, geschlossen dagegen stimmten Grüne und SP zusammen mit einer knappen Mehrheit der BDP.¹⁵

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neulenker vorsieht, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben, war im Vorjahr vom Nationalrat angenommen worden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates KVF-SR beantragte, wie auch Bundesrätin Leuthard, die Ablehnung der Motion. Gemäss einem Evaluationsbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung habe die Zweiphasenausbildung zu mehr Verkehrssicherheit geführt, könne aber noch verbessert werden, so Leuthard. Die Motion führe jedoch nicht zu einer Verbesserung der Situation. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission und der Bundesrätin und lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2014 ab.¹⁶

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem eine Motion Walter Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich 2013 im Nationalrat angenommen worden war, folgte der Ständerat in der Frühjahrsession 2014 diesem Entscheid: Obschon Bundesrätin Leuthard auf eine hängige Umweltprüfung in Österreich sowie auf die Zuständigkeit des Kantons St.Gallen im Planungsverfahren hinwies, nahm die kleine Kammer die Motion mit 22 gegen eine Stimme (bei 6 Enthaltungen) an.¹⁷

MOTION
DATUM: 16.03.2015
NIKLAUS BIERI

„Ich könnte mir gut vorstellen, dass sie das erste Rennen bei uns nicht nur eröffnet, sondern natürlich auch gewinnt“, sagte Ständerat Theiler (fdp, LU) mit einer Anspielung auf Verkehrsministerin Leuthard, deren Amtsauto elektrisch betrieben wird. Ständerat Theiler sprach für die KVF-SR vor dem Rat, der sich im März 2015 mit der Motion Derder (fdp, VD) **„Rennen mit Elektrofahrzeugen in der Schweiz bewilligen“** befasste. Der Nationalrat hatte die Motion bereits 2014 angenommen. Bundesrätin Leuthard, die ebenfalls zum Rat sprach, nahm keinen Bezug auf die Anspielung Theilers, sondern legte sachlich dar, weshalb Rennen der Formel E in der Schweiz durchgeführt werden sollen: In erster Linie aus Forschungs- und Innovationsgründen, denn solche Rennen seien ein Treiber technologischer Entwicklung und die EPFL sei in diese Forschung involviert. Der Rat nahm die Motion ohne Diskussion an.¹⁸

MOTION
DATUM: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im September 2013 hatte Nationalrat Darbellay (cvp, VS) eine Motion für die **vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit** eingereicht. Er schlug vor, alle in der EU genehmigten Neuwagen und Fahrzeuge mit einem maximalen Kilometerstand von 2000 km ohne Fahrzeugprüfung in der Schweiz zuzulassen. Die Prüfung dieser Fahrzeuge sei ein Leerlauf und die Entlastung der Strassenverkehrsämter von diesen Fahrzeugprüfungen würden Ressourcen frei machen, um den Überhang bei den periodischen Prüfungen von Gebrauchtwagen abzubauen.

Der Bundesrat empfahl die Motion aber zur Ablehnung, da die Kantone schon bei früherer Gelegenheit festgehalten hatten, dass sie bei der Überprüfung von Neuwagen immer wieder Fehler in der Datenerfassung aufdeckten. In der nationalrätlichen Debatte vom September 2015 stellte Bundesrätin Leuthard klar, dass die Prüfung von Neuwagen nur darauf abzielt, festzustellen, dass das Fahrzeug und die dazu gemachten Angaben übereinstimmen. Der Aufwand dieser Prüfung sei gering. Die Ausnahme von der Prüfung für Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand bis zu 2000 km gehe sehr weit. Trotz Leuthards Votum nahm der Nationalrat die Motion knapp an: mit 88 gegen 81 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

Auch im Ständerat setzte sich Bundesrätin Leuthard gegen die Motion ein. Sie konterte im Juni 2016 die Ausführungen von Kommissionssprecher Müller (fdp, AG), der behauptete, die Zollämter würden bei der Einfuhr genau dasselbe tun wie die Strassenverkehrsämter, mit dem Hinweis, dass das in vielerlei Hinsicht relevante

Fahrzeuggewicht vom Zoll nicht gemessen werde und diese Lücke dann eben immer noch von den Strassenverkehrsämtern gefüllt werden müsste. Die Motion wurde jedoch auch im Ständerat angenommen: Mit 22 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.¹⁹

MOTION

DATUM: 12.09.2016
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2015 eingereichte Motion von Ständerat Lombardi (cvp, TI) sollte dazu führen, dass vor 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommene **Lärmschutzmassnahmen bei Strassen** auch dann noch durch Bundesbeiträge unterstützt werden, wenn sie erst nach 2018 realisiert werden. Hintergrund ist die Befristung der Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis zum 31. März 2018 (Art. 17 der Lärmschutz-Verordnung). Der Motionär war der Meinung, der Lärmschutz sei eine Daueraufgabe und der Bund solle die Kantone auch dann noch unterstützen, wenn sie wegen Einsparungen oder fehlenden Planungskapazitäten die Frist nicht einhalten können. In seiner Antwort vom Februar 2016 hielt der Bundesrat fest, dass auch er den Lärmschutz als Daueraufgabe sehe. Mit der Art und Weise der Umsetzung in den Kantonen zeigte sich der Bundesrat aber nicht einverstanden: Die ergriffenen Massnahmen seien nicht wirksam genug und die Kantone seien mit der Lärmsanierung im Verzug. Der Bundesrat betrachtete deshalb eine Auszahlung von Beiträgen über das Jahr 2018 hinaus als nicht zielführend und beantragte, die Motion abzulehnen. In der Frühjahrsession 2016 vertrat Bundesrätin Leuthard die Bedenken des Bundesrates vor dem Ständerat. Dieser liess sich davon jedoch nicht bewegen und nahm die Motion mit 29 zu 5 Stimmen (0 Enthaltungen) an.

Im Vorfeld der Debatte im Nationalrat empfahl seine KVF im August 2016 dem Ratsplenum mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion anzunehmen. Die grosse Kammer folgte dieser Empfehlung in der Herbstsession 2016. Der Minderheit Pieren (svp, BE), welche die Ablehnung der Motion beantragte, folgte nur die SVP-Fraktion: Beim Abstimmungsergebnis von 114 zu 61 Stimmen (0 Enthaltungen) entfielen alle Gegenstimmen auf die Volkspartei.²⁰

POSTULAT

DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, dass Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.²¹

MOTION

DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Gschwind (cvp, JU) störte sich an Artikel 90, Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes, welcher detailliert auflistet, welche Geschwindigkeitsübertretungen als schwere Verstösse gelten. Gschwind beklagte diesen Katalog als starr und bezeichnete ihn als Ausdruck des Misstrauens gegenüber dem richterlichen Ermessen. Mit seiner Motion **„Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen“** vom März 2015 wollte Nationalrat Gschwind erreichen, dass Art. 90 Abs. 4 gestrichen wird. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme vom Mai 2015 fest, die im fraglichen Artikel genannten Verletzungen der maximalen Höchstgeschwindigkeiten seien derart massiv, dass eine entsprechende straf- und administrativmassnahmenrechtliche Sanktionierung gerechtfertigt sei. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Im Plenum erläuterte Bundesrätin Leuthard im September 2016 die Herkunft des Artikels und verwies darauf, dass einige Forderungen der Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ vom Parlament in die Via sicura-Vorlage aufgenommen worden waren. Obschon der Nationalrat diese Bestimmungen erst vor vier Jahren aufgenommen hatte, stimmte er einer Änderung zu und nahm die Motion mit 101 zu 86 Stimmen bei 7 Enthaltungen an.²²

MOTION
DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** fordert eine Motion von Nationalrat Mürli (svp, LU), die schon 2014 eingereicht worden war, jedoch erst im Juni 2016 im Nationalrat behandelt wurde. Mürli verweist auf "Frustration", "Unverständnis" und das "Leiden" der Bevölkerung, welches die Folge der Schliessung des Autobahnanschlusses Emmen Nord seien. In seiner Stellungnahme vom November 2014 hielt der Bundesrat fest, dass es aus seiner Sicht keinen Grund gebe für eine Neubeurteilung der Nationalstrassenanschlüsse in der Region: Die Vorteile des neuen Anschlusssystemes Rothenburg/Emmen Nord würden klar überwiegen. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motion.

Im Juni 2016 nahm der Nationalrat die Motion mit 110 zu 79 Stimmen (keine Enthaltung) entgegen der bundesrätlichen Empfehlung und den Ausführungen von Bundesrätin Leuthard an.

Die KVF-SR diskutierte die Sachlage mit dem Astra-Direktor Jürg Röhliberger und unterbreitete der kleinen Kammer schliesslich eine abgeänderte Motion. Im Dezember 2016 erläuterte Olivier François (fdp, VD) die modifizierte Fassung für die Kommission. Die Kommission hielt fest, dass die Motion Mürli in ihrer Totalität und Dringlichkeit nicht umzusetzen sei. Statt einer vollumfänglichen Wiedereröffnung schlug die Kommission vor, der Bundesrat solle verschiedene Varianten einer Wiedereröffnung von zumindest drei Vierteln prüfen und die beste Variante umsetzen. Bundesrätin Leuthard erklärte, mit einer derart umformulierten Motion leben zu können. Die kleine Kammer stimmte dem Kommissionsantrag ohne Gegenanträge zu.²³

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.²⁴

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2017 nahm der Ständerat eine Motion seiner KVF-SR an, welche **Anpassungen an der Via sicura** verlangte. Die Kommission reagierte mit ihrer Motion auf den Bericht des Bundesrates zum Postulat KVF-SR, welches eine Evaluation der „Via sicura“-genannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeregt hatte. Die vom Bundesrat im Bericht genannten möglichen Anpassungen wollte die KVF-SR nun realisieren. Bei Raserdelikten sollten Richter wieder einen Ermessensspielraum erhalten, zudem sollte die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr gestrichen und die Mindstdauer für den Entzug des Fahrausweises reduziert werden. Die Verpflichtung der Versicherer, bei Fahrlässigkeit Rückgriff auf die Versicherten zu nehmen, sollte in ein Rückgriffsrecht umgewandelt und die Massnahmen bezüglich Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverwehungen sollten nicht umgesetzt werden. Bundesrätin Leuthard unterstützte das Begehren und in der kleinen Kammer gab es keinen Widerstand, so dass die Motion nach kurzer Debatte ohne Gegenstimme angenommen wurde.²⁵

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Im Dezember 2017 nahm der Ständerat zwei Motionen bezüglich selbstfahrender Fahrzeuge ohne Gegenstimme an. Sowohl die Motion Regazzi (cvp, TI) für einen **rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge** als auch die Motion der FDP-Liberale-Fraktion „Weg frei für automatisierte und selbstfahrende Fahrzeuge“ waren unumstritten und auch vom Bundesrat zur Annahme empfohlen worden. Bundesrätin Leuthard wies in der kleinen Kammer jedoch darauf hin, dass Fragen nach Haftung und Datenfluss nicht trivial seien und eine Gesetzesänderung wohl unumgänglich sei.²⁶

MOTION
DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Ständerat Caroni (fdp, AR) **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und insbesondere mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerschein-Entzügen. Diese Verfahren dauerten oft zu lange, was angesichts des erheblichen Eingriffs in die Freiheit der betroffenen Person problematisch sei. Mit vier Massnahmen sollen die Verfahren gestrafft werden: Die polizeiliche Ausweisabnahme soll auf zehn Tage befristet werden, beim anschliessenden vorsorglichen Entzug durch das Strassenverkehrsamt soll die betroffene Person jeweils nach drei Monaten darüber informiert werden, ob und weshalb der Entzug fortgesetzt wird. Drittens sollen die Rechte von Personen, denen der Führerschein aufgrund mutwilliger oder ungerechtfertigter Privatdenunziation entzogen wurde, gestärkt werden. Psychologische und medizinische Abklärungen sollen viertens dadurch beschleunigt werden, dass sie bei allen anerkannten Labors durchgeführt werden können, nicht nur beim bisher vom Amt festgelegten Labor. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und Bundesrätin Leuthard erklärte am 5. März 2018 im Ständerat, die drei ersten Punkte der Motion könnten wohl bis 2021 über Verordnungsänderungen umgesetzt werden, während der vierte Punkte bereits umgesetzt sei. Die Motion wurde vom Ständerat diskussionslos angenommen.²⁷

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Die von seiner Motion bezweckte **Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen** soll, so Motionär Reimann (svp, SG), die Bürokratie verringern und Bund, Kantone und Wirtschaft von einem Zusatzaufwand entlasten. Während Nationalrat Reimann die Kontrollmarke einfach abschaffen wollte, sprach sich Bundesrätin Leuthard im Rat dafür aus, die Erfassung von typengenehmigten Fahrzeugen beim Import am Zoll mittelfristig elektronisch durchzuführen und auf diese Weise auf die Kontrollmarke zu verzichten. Ein zentrales System aufzubauen, welches allen beteiligten Stellen zur Verfügung stehe, brauche aber Zeit – der Verzicht auf die Kontrollmarke sei deshalb nicht so schnell vorzunehmen, wie sich der Motionär dies vorstelle. Im Nationalrat fand Reimanns Anliegen aber Gehör: Gegen die Nein-Stimmen von SP, Grünen und CVP nahm der Rat die Motion mit 111 zu 77 Stimmen (0 Enthaltungen) an.²⁸

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion forderte Nationalrätin Allemann (sp, BE) einen **Zulassungsstopp für neue Dieselfahrzeuge, welche die aktuellen Abgasgrenzwerte nicht einhalten**. Der Nationalrat behandelte die Motion im März 2018. Bundesrätin Leuthard hielt im Plenum fest, dass die Übernahme von EU-Standards bezüglich der Abgasprüfungen durchaus Sinn mache und ein Alleingang der Schweiz nicht wünschenswert sei. Sie verwies zudem darauf, dass die EU auf die Dieselskandale reagiere und Vorschriften anpasse, welche automatisch auch für die Schweiz gelten werden. Die Motion wurde im Nationalrat mit 61 zu 121 Stimmen (5 Enthaltungen) abgelehnt.²⁹

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Portmann (fdp, ZH) hatte im Dezember 2016 eine Motion zur **Gleichbehandlung aller Benützer von Verkehrsmitteln bei Verletzung der Verkehrsregeln** eingereicht. Das Anliegen zielte insbesondere darauf ab, sogenannte „Velorowdys“ härter zu bestrafen. Velofahrende würden sich besser an die Verkehrsregeln halten, wenn sie dieselben Bussen und Strafen fürchten müssten wie Autofahrende, so der Motionär. Bundesrätin Leuthard wies im Nationalrat darauf hin, dass sich Bussen und Strafen nach dem Verschulden richteten und dieses nach der Einschätzung der Gefährdung bestimmt würde. Es mache bezüglich der Gefährdung durchaus einen Unterschied, ob man mit einem Velo bei Rot über einen Fussgängerstreifen fahre oder mit einem Lastwagen. Die Motion wurde im März 2018 vom Nationalrat mit 62 zu 126 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt, wobei die befürwortenden Stimmen von einer Mehrheit der SVP-Fraktion und einer Minderheit der FDP-Fraktion stammte.³⁰

MOTION
DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2018 folgte der Ständerat seiner Verkehrskommission, die einstimmig beantragt hatte, die Motion Nantermod (fdp, VS) **«Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis»** anzunehmen. Zwar wies Ständerat Rechsteiner (sp, SG) auf einige Fragen hin, die bei der Regulation des Taxigewerbes auftauchen könnten, wenn zwischen gewerblichem und privatem Personentransport nicht mehr unterschieden würde, aber er stellte keinen Gegenantrag. Bundesrätin Leuthard begrüsst den Antrag auf Zustimmung, die Motion mache Sinn. Diese wurde vom Rat ohne weitere Diskussion

angenommen.³¹

MOTION
DATUM: 14.06.2018
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat lehnte im Juni 2018 eine Motion Comte (fdp, NE) zur **Gurtpflicht bei Schülertransporten** mit 24 zu 12 Stimmen (4 Enthaltungen) ab. Für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge ohne Gurte, die auf konzessionierten Strecken unterwegs sind, würden nur in Ausnahmefällen Schülerinnen und Schüler transportieren, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest und begründete damit ihren Antrag zur Ablehnung der Motion, welchem der Rat schliesslich folgte.³²

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Regazzi (cvp, TI) betreffend **Garantiegewicht und Anhängelast von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen** «rennt also eigentlich offene Türen ein», hielt Ständerat Janiak (sp, BL) im September 2018 im Plenum für die KVF-SR fest, nachdem er erklärt hatte, dass die entsprechend geänderte Verordnung bereits per 1. Januar 2019 in Kraft treten solle. Bundesrätin Leuthard bestätigte dies und berief sich auf die Vernehmlassung zur Verordnungsanpassung, wo keine Einwände vorgebracht worden seien. Nach diesen Ausführungen nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.³³

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Auch im Ständerat war die Motion der GLP-Fraktion zur **Abschaffung gesetzlicher Hürden bei der Einführung von autonomen Fahrzeugen** nicht umstritten. Nachdem Bundesrätin Leuthard dem Rat versichert hatte, sie sei «schon mittendrin in der Ausarbeitung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes», nahm die Ständekammer die Motion im September 2018 stillschweigend an.³⁴

MOTION
DATUM: 27.09.2018
NIKLAUS BIERI

Bezüglich der Motion Reimann (svp, SG) zur **Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen** folgte der Ständerat in der Herbstsession 2018 stillschweigend dem Antrag seiner Kommission: Diese hatte mit 7 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) beantragt, die Motion anzunehmen. Ständerat Janiak (sp, BL) führte dazu aus, die Minderheit habe auf einen Antrag auf Ablehnung verzichtet, weil die Kommissionsmehrheit das Anliegen im Bewusstsein guthiess, dass ein Wechsel von der Aufklebe-Kontrollmarke hin zu einer Informatiklösung Zeit brauche. Dass die Aufklebe-Kontrollmarke nicht mehr zeitgemäss sei, darin sei sich die Kommission einig gewesen. Bundesrätin Leuthard zeigte sich froh über die pragmatische Art und Weise der Zustimmung der KVF-SR, insbesondere über die Freiheit in der Umsetzung der Motion, welche sich aus den mündlichen Ausführungen der Kommission ergebe.³⁵

ANDERES
DATUM: 18.12.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Dezember 2018 unterzeichneten Bundesrätin Leuthard und Vertreterinnen und Vertreter der Auto-, Elektrizitäts- und Immobilienbranche, der Verkehrsverbände und von Bund, Kantonen und Gemeinden die **«Roadmap Elektromobilität 2022»**. Diese zielt auf eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenwagen auf 15 Prozent bis 2022. Die Roadmap enthält dazu konkrete Massnahmen in den Bereichen Marktentwicklung, Ladeinfrastruktur und Rahmenbedingungen, etwa die Schaffung von Lademöglichkeiten in Gebäuden, den Aufbau eines nationalen Schnellladenetzes und die gezielte Ausbildung von Fachpersonal. Die Roadmap steht gemäss Wortlaut weiteren Akteuren offen und weitere Massnahmen könnten jederzeit integriert werden. Die Öffentlichkeit solle regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert werden.³⁶

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 11.10.2011
SUZANNE SCHÄR

In Anwesenheit von Verkehrsministerin Doris Leuthard eröffnete der französische Präsident Nicolas Sarkozy eine wichtige Teilstrecke an der **TGV-Verbindung Rhin-Rhône** zwischen Auxonne und Belfort, an deren Bau sich die Schweiz zu 3% finanziell beteiligt hatte. Mit der Inbetriebnahme des neuen Teilabschnitts wurde die Anbindung der Nordwestschweiz (via Basel, Mülhausen) ans TGV-Netz verbessert. Die Fahrzeit der TGV-Verbindung Basel-Paris verkürzte sich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember um 30 Minuten. Zur durchgehenden Anbindung Mülhausens an die Linie Rhin-Rhône verbleibt noch der Bau von zwei kleineren Teilstrecken bei Mülhausen und Dijon.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.12.2012
NIKLAUS BIERI

In der Frühjahrsession versuchte das Parlament, die Differenzen zur Bahnreform 2 zu bereinigen. Es ging dabei hauptsächlich um die Frage, welche **Rolle der Preisüberwacher in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs** spielen soll. Der Ständerat beharrte im Februar des Berichtsjahres auf dem von ihm 2011 aufgenommenen Passus, welcher dem Preisüberwacher eine beratende Rolle im Tarifgestaltungsprozess zuschreibt, ihm aber das Veto bezüglich der Tarife entzieht. Der Nationalrat nahm diesen Punkt im März des Berichtsjahres auf. Die Fraktionen wiesen grossmehrheitlich darauf hin, dass es eben zur Rolle des Preisüberwachers gehöre, unbequem zu sein. Es sei aus institutionellen Gründen falsch, dem Preisüberwacher das Veto über die Tarife zu entziehen, da er eine Kontroll- und nicht eine Gestaltungsfunktion innehat. Nur die CVP/EVP-Fraktion stellte sich hinter die Änderung des Ständerats und unterstützte Bundesrätin Leuthard, welche sich ebenfalls für diese Lösung stark machte. Der Nationalrat lehnte die Änderung des Ständerates mit 151 zu 29 Stimmen ab und gab das Geschäft zurück in die kleine Kammer. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat in der Folge, den Passus zu streichen und die Rolle des Preisüberwachers zu belassen. Der Ständerat folgte seiner Kommission, wies aber darauf hin, dass damit eine Chance verpasst worden sei, den alten Konflikt zwischen dem Preisüberwacher des Bundes und den SBB, welche als Bundesbetrieb unter anderem den Gewinnvorgaben des Bundes Folge leisten und dazu entsprechende Tarife einführen muss, zu beseitigen. Die so bereinigte Vorlage wurde Mitte März des Berichtsjahres in beiden Räten einstimmig angenommen. Per Anfang Dezember schloss der Bundesrat eine Gesetzeslücke, welche das Büssen von Schwarzfahrern betrifft. Das Bundesgericht hatte im Februar 2011 eine Bestimmung zum Büssen von Schwarzfahrern wörtlich ausgelegt, was zur Folge hatte, dass nur jene Schwarzfahrer gebüsst werden konnten, welche über eine Fahrkarte verfügen, diese aber nicht entwertet hatten, nicht aber jene, die gar keine Fahrkarte auf sich trugen. Ab Dezember können auch Schwarzfahrer ohne Billett von den Transportunternehmungen juristisch hieb- und stichfest gebüsst werden.³⁸

ANDERES

DATUM: 17.06.2014
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2014 richtete die Neat-Aufsichtskommission ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der NEAT** im Jahre 2013 an das Parlament, welches diesen in der Sommersession 2014 behandelte. Die Aufsichtskommission hielt fest, dass sowohl finanzielle wie auch zeitliche Risiken gesenkt werden konnten. Der Gesamtkredit konnte um CHF 185 Mio. reduziert werden, womit die Endkosten bei CHF 18.5 Mia. liegen sollen. Weiterhin wird die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels per 31.12.2016 erwartet. Die Situation beim Ceneritunnel ist weniger klar. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Vergabe der Bahntechnik durch die Alptransit Gotthard AG aufgehoben, so dass die Inbetriebnahme des Ceneritunnels (geplant für Dez. 2019) sich möglicherweise verzögert. Unklar sei die Situation der Zubringerstrecken in Deutschland und Italien. Während in Deutschland viele Einsprachen und Forderungen nach Lärmschutzmassnahmen offen sind, stimme die Zusammenarbeit mit Italien eher zuversichtlich. Bundesrätin Leuthard bedankte sich bei der Aufsichtskommission für deren Arbeit. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis.³⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.09.2014
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz

sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.⁴⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 04.06.2015
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 25.09.2015
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulats der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.⁴²

ANDERES

DATUM: 01.06.2016
NIKLAUS BIERI

Am 1. Juni 2016 war es soweit: Die offizielle Schweiz beging einen Festakt zur **Eröffnung des Gotthard-Basistunnels**. Bundespräsident Johann Schneider Ammann und Verkehrsministerin Doris Leuthard empfingen neben viel Schweizer Prominenz auch die politischen Spitzen der Nachbarländer: Die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel, der italienische Ministerpräsident Matteo Renzi, der französische Staatspräsident François Hollande, der österreichische Bundeskanzler Christian Kern und der Liechtensteiner Regierungschef Adrian Hasler nahmen teil und fanden grosse und lobende Worte für die Schweiz.

Sowohl am Nord- als auch am Südportal fanden Teile des Festaktes statt: Feuerwerk, eine Choreografie mit über 600 Profi- und Laiendarstellerinnen, Ansprachen und

Grussworte und eine Flugshow der Patrouille Suisse. Neben dem Kleid im Löcherlook von Doris Leuthard, welches medial kommentiert wurde, führten weitere Teile des Programmes auch zu Gesprächsbedarf im Bundeshaus: So wurde etwa der Auftritt tanzender Derwische in der Choreografie beklagt (Frage von Sylvia Flückiger-Bäni (svp, AG) in der Fragestunde), bei welchen es sich jedoch laut Bundesrat um tanzende Heuhaufen handelte. Diskutiert wurde auch über die Segnung des Tunnels: Geplant war eigentlich, die Segnung durch Vertreter der drei grossen monotheistischen Weltreligionen vornehmen zu lassen. Weil sich die Reformierten nicht vom katholischen Pater Martin Werlen vertreten lassen wollten, wurde mit Pfarrerin Simona Rauch noch eine reformierte Geistliche eingeladen. Während die Einladung von Rabbi Marcel Yair Ebel nicht in Frage gestellt wurde, fragte Erich von Siebenthal (svp, BE) in der nationalrätlichen Fragestunde bezüglich der Einladung von Imam Bekim Alimi, ob der Bundesrat bereit sei, solche Eröffnungen zukünftig «sorgfältiger» zu planen, da gemäss von Siebenthal «der Glaube an die Botschaft des Korans in der Konsequenz immer mehr provoziert und Probleme macht». Der Bundesrat wies in seiner Antwort darauf hin, dass auch Arbeiter muslimischen Glaubens am Gotthardbasistunnel mitgearbeitet hätten und es bei der gemeinsamen Segnung darum gehe, zu zeigen, dass die Religionsgemeinschaften in der Schweiz friedlich zusammenleben und -arbeiten. Damit auch die wachsende Gruppe der Konfessionslosen vertreten sind, war im Vorfeld des Festaktes auch der Abteilungschef Sicherheit im Bundesamt für Verkehr, Pieter Zeilstra, für die Segnungzeremonie eingeladen worden.⁴³

BERICHT

DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.⁴⁴

MOTION

DATUM: 09.03.2017
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Romano (cvp, TI) wünscht sich einen **besseren Zugang zur Bahn** und forderte in einer Motion vom Juni 2015, der Bundesrat solle alle umsetzbaren und geeigneten Massnahmen ergreifen, damit die SBB, die Kantone und die Gemeinden mehr öffentliche Parkplätze auf oder in der Nähe von Bahnhöfen schaffen würden. Es ging dem Motionär dabei insbesondere um die Verbesserung des Park and Rail-Angebots im ländlichen Raum. Obschon Bundesrätin Leuthard im Nationalrat darauf hinwies, dass die Schaffung von Parkplätzen keine direkte Bundesaufgabe sei und die SBB sich diesbezüglich mit den Kantonen und Gemeinden koordiniere, nahm eine Allianz von SVP, CVP, GLP und BDP den Vorstoss gegen SP, Grüne und FDP mit 109 zu 82 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁵

POSTULAT

DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einem im April 2017 eingereichten Postulat „**Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbaustritt 2030/35**“ wollte die KVF-SR erreichen, dass der Bundesrat sich bei der Planung der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur an folgende Eckpunkte hält: Step 2030/35 soll CHF 12 Mia. betragen. Für die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes wichtige Projekte, die aus finanziellen Gründen nicht in Step 2030/35 aufgenommen werden können, sollen gemäss Art. 58c des Eisenbahngesetzes zur Vorfinanzierung freigegeben werden.

Der Bundesrat lehnte das Postulat ab. Er hatte beschlossen, zwei Varianten des Step 2030/35 auszuarbeiten: Eine mit Kosten von CHF 7 Mia. und eine mit Kosten von CHF 12 Mia. Die Annahme des Postulates würde den Bundesrat schon vor der Ausarbeitung der Alternative auf die Variante von CHF 12 Mia. verpflichten und ihn deshalb daran hindern, eine sinnvolle Prüfung von Varianten vorzunehmen. Bundesrätin Leuthard betonte im Juni 2017 vor dem Rat, dass die Kosten für Unterhalt und Betrieb zum Zeitpunkt dieser Debatte noch nicht klar seien und der Rat damit keine informierte Entscheidung fällen könne. Der Ständerat stimmte dem Postulat trotzdem mit 28 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen) zu.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.⁴⁷

ANDERES
DATUM: 15.11.2017
NIKLAUS BIERI

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

In der Antwort auf die Interpellation 17.3765 des Urner Ständerats Dittli (fdp, UR) hielt der Bundesrat im November 2017 fest, es gelte «die internationale Zusammenarbeit auf den europäischen Güterverkehrskorridoren und zwischen den einzelnen Korridoren zu verbessern». Im Nationalrat wollte Fabio Regazzi (cvp, TI) mit seiner Interpellation 17.3746 ebenfalls Auskunft darüber erhalten, wie «ein Rastatt» zukünftig vermieden werden könne und ob der Bundesrat beabsichtige, die Haftungsbestimmungen zu verändern. Der Bundesrat antwortete Mitte November 2017, die «Ausbauten auf den Korridoren müssen priorisiert und vorangetrieben [...] und das grenzüberschreitende Krisenmanagement der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen verbessert werden». Die Anpassung der Haftungsbestimmungen werde international zu überprüfen sein, der Bundesrat plane, dies auf internationaler Ebene anzusprechen. Zu den gesamtwirtschaftlichen Folgen der Panne in Rastatt für die Schweiz wollte sich der Bundesrat nicht äussern.⁴⁸

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die seit September 2016 hängige Motion von Nationalrat Hadorn (sp, SO) für **begleitete Züge auf der Gotthard-Bergstrecke** wurde im Februar 2018 vom Nationalrat abgelehnt. Der Motionär hatte die Pläne der SBB, Züge auf der Gotthard-Bergstrecke künftig unbegleitet verkehren zu lassen, als Sicherheitsrisiko und als Service-Abbau auf einer touristisch relevanten Linie bezeichnet. Zudem hatte er gefordert, es sei auf die SBB einzuwirken, damit der unbegleitete Verkehr auf dieser Linie nicht per Fahrplanwechsel 2016 eingeführt werde. Als die Motion im Februar 2018 im Nationalrat behandelt wurde, gab der Motionär zu, dass es sich bei einer Annahme der Motion mittlerweile um einen symbolischen Akt gegen weitere Abbaumassnahmen der SBB handeln würde. Bundesrätin Leuthard wies im Plenum darauf hin, dass mit dem Gotthard Panorama Express und dem regulären Betrieb gute und rege genutzte Angebote auf der alten Gotthardstrecke bestünden und sich die Befürchtungen des Motionärs nicht bestätigen hätten. Der Rat lehnte die Motion mit 136 gegen 55 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichtentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.05.2018
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.⁵¹

POSTULAT
DATUM: 14.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 verlangte Ständerat Hêche (sp, JU) mit einem Postulat den **Ausbau der Bahnlinie Basel-Biel für Doppelstockzüge**. Der Ausbau der Tunnels zwischen Basel und Biel via Delsberg und Laufen solle schnellstmöglich vorangetrieben werden. Support erhielt das Postulat des jurassischen Ständevertreeters aus Basel: Claude Janiak (sp, BL) drückte seinen Ärger darüber aus, wie die SBB und auch das Bundesamt für Verkehr die Nordwestschweiz vernachlässigten. Sekundiert wurde er von der Stadtbaslerin Anita Fetz (sp, BS), welche ins gleiche Horn stiess. Bundesrätin Leuthard wies im Rat darauf hin, dass der Ausbau der besagten Strecke in der Planung des Ausbauschnitts 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur enthalten und der Abschnitt Biel-Moutier bereits saniert und für Doppelstockzüge befahrbar sei. Insofern seien die Anliegen des Postulats bereits erfüllt. Die Ständekammer wollte das Anliegen aber unterstützen und überwies das Postulat im Juni 2018 mit 30 zu 12 Stimmen (keine Enthaltungen).⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.09.2018
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.⁵³

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte im März 2017 eine Motion ein, mit der sie ein **Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen** forderte. Hintergrund des Vorstosses war die Ankündigung der SBB vom September 2016, 52 Drittverkaufsstellen per Ende 2017 zu schliessen. Die SBB-Drittverkaufsstellen werden von verschiedenen Partnern wie Migrolino- und Avec-Shops, Poststellen und von Privaten im Sinne des "Agenturmodells" geführt. Mit der Motion sollte der Bundesrat beauftragt werden, die SBB zu verpflichten, mit der Einstellung der Drittverkaufsstellen bis mindestens 2020 zu warten. Dies gebe genügend Zeit, um technische Lösungen für die vom Service-Abbau betroffenen Regionen zu finden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er nehme keinen Einfluss auf die operative Tätigkeit der SBB und prüfe bereits, ob der Zugang zu den Vertriebssystemen des öffentlichen Verkehrs geöffnet werden soll, damit Dritte ohne Zustimmung eines Transportunternehmens Billette verkaufen dürfen. Der Bundesrat verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme vom September 2016 zur Motion Büchler (cvp, SG) "Schliessung von SBB-Ticketstellen auf dem Land" (16.3866), welche zu diesem Zeitpunkt von den Räten noch nicht behandelt worden war. Obschon sich Bundesrätin Leuthard vor dem Rat gegen die Einmischung ins operative Geschäft der SBB wehrte, wurde das Moratorium im Juni 2017 mit 93 zu 79 Stimmen bei 12 Enthaltungen vom Nationalrat angenommen.⁵⁴

MOTION

DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Die Motion Nantermod (fdp, VS) zur **Liberalisierung des Fernbusverkehrs** wurde in der Wintersession 2017 vom Ständerat abgelehnt, wie es die KVF-SR ihrem Rat beantragt hatte. Während einige Stimmen im Rat wie auch Bundesrätin Leuthard Offenheit gegenüber neuen Formen des öffentlichen Verkehrs forderten, war sich der Rat einig, dass die Liberalisierung des Fernbusverkehrs nicht voraussetzungslos vonstatten gehen dürfe, wie dies von der Motion gefordert worden war.⁵⁵

MOTION

DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR verlangte in einer Motion, es sei ein **nationales Bus-Terminal-Konzept** zu erstellen. Der Bund müsse die zentrale Koordination bei der Umsetzung einer nationalen Fernbus-Strategie übernehmen. Ohne Koordination durch den Bund drohe ein Wildwuchs in der Infrastruktur, welcher nicht im Interesse der Kundschaft sei. Im Februar 2018, als der Nationalrat als Erstrat über die Motion befand, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest, dass der Bund eine gewisse Koordinationsfunktion erfüllen könne, die Bauherrschaft über die Haltestellen und Infrastrukturen jedoch bei den grundbesitzenden Kantonen und Gemeinden verbleibe. Mit dieser Einschränkung könne sie der Motion zustimmen. Der Rat nahm die Motion daraufhin stillschweigend an.⁵⁶

ANDERES

DATUM: 14.03.2018
NIKLAUS BIERI

In einer grossen Aussprache zu den dringlichen Interpellationen betreffend den **Postauto-Skandal** äusserten sich in der Frühjahrsession 2018 zahlreiche Parlamentsmitglieder. Bundesrätin Leuthard wies darauf hin, dass die Strukturen im öffentlichen Verkehr dem Willen des Parlaments entsprächen, und es sahen sich denn auch viele Nationalratsmitglieder in der Verantwortung. Kritisiert wurde die Eidgenössische Finanzkontrolle, deren Mitglieder von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) als «Schlafmützen» bezeichnet wurden. Bürgerliche Parteien tönnten an, dass die (Teil-)Privatisierung der Postauto AG ein Thema werden könnte. Stimmen aus der SP und von den Grünen zielten hingegen auf die Gewinnbestrebungen der Post und auf die Boni der Geschäftsführung. Es wurden verschiedene Motionen und parlamentarische Initiativen zum Postauto-Skandal angekündigt, etwa die von Regula Rytz (gp, BE) eingereichten Motionen 18.3364 und 18.3370 sowie ihre parlamentarische Initiative 18.418 oder die Motion 18.3051 von der BDP-Fraktion.⁵⁷

MOTION

DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Bundesrätin Leuthard gab sich im Ständerat überrascht über den Bericht der KVF-SR zur Motion **«Nationales Bus-Terminal-Konzept»** der KVF-NR. Es seien gerade Kantonsvertreter und der Städteverband gewesen, die mit dem Wunsch nach Unterstützung an sie herangetreten waren, weshalb sie die Argumentation der KVF-SR und den Antrag zur Ablehnung der Motion nicht nachvollziehen könne, gab Bundesrätin Leuthard zu Protokoll. Die KVF-SR hatte im April entschieden, ihrem Rat die Ablehnung zu empfehlen, um die Kompetenzordnung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden nicht zu stören. Die Verkehrsministerin vermutete hinter der ablehnenden Haltung generelle Bedenken gegenüber dem Fernbus-Verkehr und pries den Bund als Dienstleister an: Der Bund wolle bloss den Kantonen und Städten dabei helfen, Planung,

Bau und Betrieb von Bus-Terminals zu koordinieren.

Ohne weitere Voten schritt die kleine Kammer zur Abstimmung, in der beim Stand von 19 gegen 19 Stimmen (bei einer Enthaltung) Ständeratspräsidentin Keller-Sutter (fdp, SG) mit dem Stichentscheid die Annahme der Motion erreichte. Einem Ordnungsantrag von Ständerätin Savary (sp, VD), die vermutete, es hätten mehrere Ratsmitglieder fälschlicherweise zugestimmt, wurde stattgegeben. Und in der Tat änderte sich der Entscheid in der Neuauflage der Abstimmung: Nur 7 Stimmen nahmen die Motion an, 31 Stimmen lehnten sie ab (2 Enthaltungen) – womit die Motion vom Tisch war.⁵⁸

Luftfahrt

Die durch den zivilen Flugverkehr verursachten **Lärmimmissionen** beschäftigten 2011 zahlreiche Bürgerinitiativen. Im Januar wurden in beiden Basel zwei von insgesamt rund 8'500 Personen unterschriebene Petitionen eingereicht, die eine Erweiterung der Nachtruhe beim Flughafen Basel-Mülhausen (Euroairport Basel) fordern. Die Nachtruhesperrung sollte dabei in Basel mindestens gleich lang erfolgen wie in Zürich-Kloten (23h00–6h00). Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurde auch der Distriktsrat des Trinationalen Eurodistricts aktiv. Er forderte gegen den Willen der Flughafenbetreiber einen runden Tisch, der sich neben der Lärmfrage mit dem geplanten Bahnanschluss des Flughafens auseinandersetzen soll. Stimmen für eine Ausdehnung der verbindlichen Nachtruhe wurden auch in Genf und Bern laut. Anlässlich einer Rede vor dem Forum der Luftfahrt sprach sich Verkehrsministerin Leuthard für eine gesamtschweizerisch gültige Nachtruheregulierung für die zivilen Flughäfen aus. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland siehe hier.⁵⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 17.10.2011
SUZANNE SCHÄR

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai des Berichtsjahrs wählte Baden-Württemberg den Grünen Winfried Kretschmann zum Ministerpräsidenten und es zeichnete sich ab, dass die Verhandlungen im Fluglärmossier für die Schweizer Seite schwieriger werden dürften. So hielt die baden-württembergische Regierungskoalition aus Grünen und SP in ihrer Regierungserklärung denn auch fest, an der durch Deutschland einseitig verordneten Flugraumperrung festhalten zu wollen. Später stellte sich die neue baden-württembergische Regierung auf Druck der deutschen Fluglärmgegner auch hinter die Forderungen der Stuttgarter Erklärung von 2009, die zusätzlich zur Flugraumperrung eine Begrenzung der Anflüge über Süddeutschland auf 80'000 im Jahr fordert. Hinter die Stuttgarter Erklärung stellten sich auch der deutsche Bundestag mit der Unterstützung einer entsprechenden Petition sowie der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer nach einem Treffen mit süddeutschen Bürgerinitiativen. Im August sorgte Bundesrätin Leuthard für weitere Verstimmung, als sie die süddeutschen Fluglärmgegner ihrer fehlenden Kompromissbereitschaft wegen mit Taliban verglich. Die Wogen vermochten sich erst nach einer öffentlichen Entschuldigung Leuthards sowie einem Gesprächsangebot aus Baden-Württemberg Anfang September wieder zu glätten. Unzufrieden mit den schleppenden Verhandlungen des Fluglärmossiers formierten sich Anfang Oktober Politiker aus den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen zum parlamentarischen **„Arbeitskreis Flugverkehr“**. Mit dem ähnlichen Ziel, den Streit endlich einer einvernehmlichen, konstruktiven Lösung zuzuführen, schloss sich zur gleichen Zeit das Netzwerk „Wirtschaft am Hochrhein“ zusammen. Die darin vereinten 19 Wirtschaftsverbände riefen die Schweizer Verkehrsministerin und ihren deutschen Amtskollegen in einem öffentlichen Brief dazu auf, das Dossier endlich einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Anfang Dezember legten die Verkehrsminister beider Länder das weitere Vorgehen fest, indem sie darüber informierten, bis Jahresende die Grundlagen zur Ausarbeitung einer einvernehmlichen Lösung präsentieren zu wollen.⁶⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über

Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpfte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone, Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.⁶¹

ANDERES
DATUM: 03.06.2014
NIKLAUS BIERI

2014 zeichnete sich eine **Verschärfung der Konkurrenz** in der Schweizer Luftfahrt ab: Die Swiss sah sich gegenüber der expansiven, arabischen Fluggesellschaft Etihad benachteiligt. Anfang Juni 2014 gelangte Swiss-Konzernleiter Harry Hohmeister an die Öffentlichkeit und zeichnete ein düsteres Bild der Situation: Während es in der Schweiz aufgrund der Gesetzgebung praktisch keinen Spielraum für Weiterentwicklung gebe, hätten die stark wachsenden Airlines aus der Golf-Region, insbesondere Etihad, viele Wettbewerbsvorteile. Hohmeister bezeichnete sowohl Investitionen als auch Arbeitsplätze der Swiss als mittelfristig gefährdet. Nachdem die Airline Etihad 2013 mit einer Kapitalerhöhung in die Regionalfluggesellschaft Darwin Airline eingestiegen war, wurde diese unter dem Namen Etihad Regional immer mehr zu einem Zubringer für die Muttergesellschaft ausgebaut. Die Swiss kritisierte, dass dieses Vorgehen die Konzession verletze. In der Fragestunde des Nationalrates richtete sich Karl Vogler (csp, OW) an Bundesrätin Leuthard und fragte nach der Situation des Schweizer Luftverkehrsystems angesichts der massiven Wettbewerbsverzerrungen durch die Airlines aus der Golf-Region. Leuthard erklärte, es würde eine möglichst optimale Anzahl Direktflüge in weltweite Zentren angestrebt, die Kriterien von Besitz und Kontrolle für Schweizer Fluggesellschaften würden überprüft und allfällige Zusatzmassnahmen würden in der in Überarbeitung befindlichen Neuen Luftfahrtpolitik

evaluiert.

Im Juni 2014 versties die Etihad Regional laut Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) gegen das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb, indem die Airline günstige Flüge bewarb, die zu jenen Preisen jedoch nicht buchbar waren. Das Seco kündete deshalb an, das Geschäftsverhalten der Airline zu prüfen und allenfalls Massnahmen zu ergreifen; zu einer Busse kam es jedoch nicht. Im August kam das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nach einer Untersuchung zum Schluss, dass die geplanten Zusammenarbeitsmechanismen zwischen Etihad Regional und Etihad Airways so beschaffen sind, dass Letztere Einfluss nehmen kann auf die Führung der Etihad Regional – was für die in der Schweiz ansässige Etihad Regional nicht gesetzeskonform ist. Das Bazl hat der Etihad Regional deshalb Anpassungen vorgeschrieben. Im Herbst gaben sowohl die Swiss als auch die Etihad Regional ihre Ausbaupläne für den Flugplan vom Sommer 2015 bekannt. Beide Airlines planten einen massiven Ausbau ihrer Europa-Destinationen, teilweise in direkter Konkurrenz. Am Beispiel der Linie Zürich-Lugano, welche die Swiss künftig viermal und Etihad Regional zweimal täglich fliegen wollen, zeigt sich der Verdrängungskampf.⁶²

MOTION

DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im Herbst 2016 im Nationalrat angenommene Motion Darbellay (cvp, VS) betreffend den **Verzicht auf eine Altersgrenze für Helikopterpilotinnen und -piloten** wurde im März 2017 im Ständerat behandelt. Bundesrätin Leuthard bekräftigte in der kleinen Kammer, was sie schon im Nationalrat gesagt hatte: Dass die Alterslimite nicht für Rettungs- und Arbeitsflüge gelte und dass es bis anhin problemlos möglich gewesen sei, für betroffene Personen eine Ausnahmewilligung auszustellen. Leuthard bemerkte, dass es momentan sieben Personen mit einer Ausnahmewilligung gebe und sie nicht verstehe, wo es in der Praxis ein Problem geben soll. Trotzdem nahm der Ständerat die Motion mit 36 Stimmen einstimmig an (keine Enthaltungen).⁶³

MOTION

DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion brachte Nationalrat Joder (svp, BE) seine Forderung **„Schweizer Helikopter fliegen nach Schweizer Recht“** 2014 im Nationalrat ein. Joder befand, die im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens von der Schweiz übernommenen europäischen Rechtsregeln seien für die Schweizer Helikopter-Branche sehr nachteilig. Er forderte deshalb, die Vorschriften seien zu ändern, so dass für das Fliegen mit Helikoptern Schweizer Recht gelte. Der Vorstoss wurde im Dezember 2015 von Thomas Hurter (svp, SH) übernommen und im Juni 2016 im Nationalrat behandelt. Obschon Bundesrätin Leuthard erklärte, dass die Schweiz und ihre Luftfahrt insgesamt vom bilateralen Luftfahrtsabkommen mit der EU profitiere und sich das BAZL mit den anderen Alpenländern erfolgreich für Ausnahmen gerade im Helikopterbereich einsetze, wurde die Motion mit 125 zu 63 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Nur die SP, die Grünen und die GLP liessen sich von den Einwänden des Bundesrates überzeugen. Von 30 Mitgliedern der CVP stimmten nur 2 im Sinne ihrer Bundesrätin Leuthard. Im Ständerat, wo die Motion im März 2017 behandelt wurde, fand Bundesrätin Leuthard mehr Gehör, als sie festhielt, dass das BAZL die technokratische Bürokratie der Easa nicht nur im Helikopterbereich oft kritisiere und dabei auch Erfolge erziele. Die kleine Kammer lehnte die Motion mit 28 gegen 11 Stimmen ab.⁶⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.06.2017
NIKLAUS BIERI

Im August 2016 legte der Bundesrat die Botschaft zur **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+)** vor. Diese ziemlich technische Vorlage war vom Bundesrat in vier Themenblöcke gegliedert worden: Bezüglich der «Luftfahrtinfrastruktur» ging es um die Abgrenzung der Kompetenzen bei der zivilen Mitbenützung einer militärischen Infrastrukturanlage. Im Themenblock «Verfahren» wurden Rahmenbedingungen zur Erfassung und Finanzierung von Luftfahrtdaten festgelegt sowie das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrthindernissen vereinfacht und gestrafft. Die «Flugsicherheit» sollte durch die einheitliche Verwendung der englischen Sprache beim Funkverkehr mit der Flugsicherung und durch die Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen bei Flugverkehrsstellen erhöht werden. Die «Luftsicherheit» sollte verbessert werden, indem Fluggesellschaften verpflichtet werden könnten, Passagierlisten an Strafverfolgungsbehörden herauszugeben, wenn wegen Straftaten ermittelt würde oder dadurch solche verhindert werden könnten. Staatsanwaltschaften und Gerichte sollten Meldung erstatten müssen bei Verurteilungen von im Sicherheitsbereich tätigen Flughafenangestellten oder laufenden Verfahren gegen diese. Zudem sollten mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes die Einfuhr und der Besitz von Störsendern verboten werden. Neu sollte bereits der Versuch, einen gefährlichen Gegenstand in den Sicherheitsbereich eines Flughafens einzuführen oder

unberechtigt in den Sicherheitsbereich einzudringen, geahndet werden können. Im Dezember 2016 stimmte der Nationalrat der Vorlage in weiten Teilen zu, brachte aber auch Änderungen an: Die Schaffung einer Luftfahrt-Datenbank wurde abgelehnt, da sie laut Kommissionssprecher Hurter (svp, SH) kostentreibend und nicht gewinnbringend sei. Auch von der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr sah der Nationalrat ab – Nationalrat Jauslin (fdp, AG) hatte dargelegt, dass dies für Piloten der Sport- und Leichtaviatik einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten würde. Der Nationalrat wollte zudem, dass alle drei Jahre überprüft werde, ob und zu welchem Teil der Bund für die Kosten der Flugsicherung im benachbarten Ausland aufkommen soll.

Im März 2017 kam die Vorlage in den Ständerat, wo ohne Gegenantrag Eintreten beschlossen wurde. Während die KVF-SR ihrem Rat empfahl, bezüglich der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr dem Nationalrat zu folgen, bat Bundesrätin Leuthard darum, dem Bundesrat zu folgen. Die Kommunikation in den Landessprachen führe immer wieder zu Missverständnissen, was ein Sicherheitsrisiko darstelle. Die kleine Kammer folgte ihrem Votum mit 21 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen) und schuf so eine Differenz zum Nationalrat. Eine weitere Differenz ergab sich bezüglich den Luftfahrt-Daten: Während der Bundesrat die Geoinformationsdaten zu Luftfahrthindernissen (Stromkabel, Berge, andere Hindernisse) digitalisieren und zentral zugänglich machen wollte, hatte der Nationalrat diese aus der Vorlage gestrichen. Die Kommission des Ständerats wollte dem Nationalrat folgen, aber Bundesrätin Leuthard konnte auch in dieser Frage das Plenum überzeugen.

Ende Mai 2017 beriet der Nationalrat die Differenzen. Bezüglich der Vorschrift zur englischen Sprache im Flugverkehr nahm der Rat einen Kompromiss an: Englisch sollte Vorschrift sein, doch könnte der Bundesrat für gewisse Bereiche Ausnahmen definieren. Mit dieser Lösung zeigte sich auch Bundesrätin Leuthard einverstanden. Bei der Frage nach einer Datenbank mit Luftfahrt-Daten schwenkte der Nationalrat auf die Linie von Bundes- und Ständerat ein.

Anfang Juni 2017 stimmte der Ständerat in der letzten Differenz, dem nationalrätlichen Kompromiss zur Vorschrift von Englisch, diskussionslos zu.

In der Schlussabstimmung vom 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 184 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 11 Enthaltungen an. Der Ständerat stimmte der Teilrevision gleichentags ebenfalls einstimmig zu: Mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung.⁶⁵

MOTION
DATUM: 12.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** war drei Monate nach der stillschweigenden Annahme im Nationalrat auch im Ständerat nicht umstritten. Nach Hinweisen zu laufenden Bestrebungen durch Ständerat Hêche (sp, JU) und Bundesrätin Leuthard winkte auch die kleine Kammer die Motion ohne weitere Wortmeldung durch.⁶⁶

Post und Telekommunikation

MOTION
DATUM: 17.09.2013
NIKLAUS BIERI

Zwei im Jahr 2011 eingereichte Motionen zu den als zu hoch empfundenen **Mobiltelefonie-Gebühren** für Dienstleistungen von inländischen Anbietern im Ausland wurden im Berichtjahr von den Räten behandelt. Die fast gleichlautenden Motionen Wyss (sp, BE) und Fuchs (svp, BE) verlangen vom Bundesrat die Festlegung einer Preisobergrenze für die Mobiltelefonie-Gebühren, welche über Schweizer Anbieter im Ausland anfallen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Ständerates hat mit Blick auf den Handlungsbedarf und auf die technische Entwicklung ein Postulat (13.3009) eingereicht, welches den Bundesrat einlädt, bis Ende 2014 einen Bericht über die Entwicklung der Roaming-Gebühren zu verfassen. Dabei sollen folgende Punkte betrachtet werden: Preise beim Mobilfunkverkehr mit EU-Ländern und mit Nicht-EU-Ländern, die technologische Entwicklung, neue Gebührenmodelle sowie den Regelungsbedarf und die Regelungsmöglichkeiten des Bundes. Die Kommission empfahl, die Motionen Wyss und Fuchs zu sistieren und stattdessen das Postulat zu überweisen. Die Motion Wyss „Schluss mit überzogenen Handy-Gebühren im Ausland“ wurde am 19. März des Berichtsjahrs vom Ständerat mit 22 zu 14 Stimmen bis Ende 2014 sistiert. Das Postulat der KVF-SR wurde am selben Tag überwiesen. Ebenfalls im März nahm der Nationalrat die Motion Fuchs (svp, BE) an: Bundesrätin Leuthard betonte in der Debatte die Freiheit des Marktes und den Umstand, dass technische Lösungen von den Anbietern gesucht und eingeführt würden, und beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Natalie Rickli (svp, ZH), welche die Motion nach Ausscheiden von Fuchs aus dem Parlament übernommen hatte, forderte hingegen, dass mit der Annahme der

Motion der Druck auf die Telekomanbieter aufrechtzuerhalten sei, bis sich die Situation für die Schweizer Kunden tatsächlich gebessert habe. Der Nationalrat nahm die Motion mit 162 zu 12 Stimmen an, wobei die ablehnenden Stimmen grösstenteils der FDP-Fraktion angehörten. Der Ständerat verhandelte die Motion im Juni des Berichtsjahrs und sistierte sie ebenfalls. Es wurde argumentiert, dass eine Preisregulierung durch die Schweiz im internationalen Markt nicht akzeptabel sei und dass technische Lösungen auf dem Weg zur Realisation seien. Gemäss dem Postulat der KVF des Ständerates werde der Bundesrat die Situation aufzeigen und durch die Sistierung könne die Forderung später wieder aufgenommen werden, falls dies notwendig sei. Es wurde darauf hingewiesen, dass die inhaltlich ähnliche Motion Wyss bereits aus diesen Gründen sistiert worden sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation im September des Berichtsjahrs und sistierte die Motion gemäss dem einstimmigen Antrag seiner KVF-NR [26].⁶⁷

MOTION
DATUM: 17.09.2013
NIKLAUS BIERI

Zeitgemässe technische **Vorschriften für die Arbeitsabläufe bei Notrufen** fordert eine Motion des ehemaligen SVP-Nationalrats von Rotz (svp, OW), welche von Sebastian Frehner (svp, BS) übernommen worden war. Ziel des Vorstosses ist es, die Verordnung über Fernmeldedienste (FDV) an neue technische Möglichkeiten anzupassen. Dabei geht es um die Möglichkeit, Notrufe aus VoIP-Quellen (Internettelefonie) korrekt zu leiten und eine GPS-Ortung von Mobilfunkgeräten zu ermöglichen. Die Blaulichtorganisationen sollen damit auf möglichst umfassende Informationen zum Standort der Notrufabgabe zugreifen können. Überdies soll bei Überlastung einer Notrufzentrale die Weiterleitung des Notrufs an eine zweite, nahe gelegene Notrufzentrale möglich sein. Der Bundesrat beantragte, die Motion abzulehnen und begründete dies damit, dass im Bakom bereits entsprechende Vorarbeiten im Gange seien und dass er bevorzuge, die technologieneutralen Formulierungen in der FDV so zu belassen. Im Nationalrat wurde die Motion im März des Berichtsjahrs aber deutlich gutgeheissen. Der Ständerat befasste sich in der Sommersession mit der Motion und stimmte einer Änderung seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zu: Die Forderungen sollen unter Vorbehalt der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung internationaler Standards umgesetzt werden. Mit dieser Ergänzung zeigte sich Bundesrätin Leuthard (cvp) einverstanden. In der Folge stimmten beide Kammern dem Geschäft zu.⁶⁸

MOTION
DATUM: 25.09.2014
NIKLAUS BIERI

Eine im Juni 2014 im Ständerat eingereichte Motion Theiler (fdp, LU) will den Bundesrat verpflichten, die in der Fernmeldegebührenverordnung festgelegten **Richtfunkkonzessionsgebühren** bzw. den Frequenzgrundpreis auf das durchschnittliche europäische Niveau zu senken und die Proportionalität der Preise zur Bandbreite aufzuheben. In seiner Stellungnahme hielt der Bundesrat fest, dass Funkfrequenzen ein knappes Gut seien und ihr Preis von Frequenzbereich, Frequenzklasse, zugeteilter Bandbreite, räumlicher Ausdehnung und zeitlicher Nutzung abhängig sein sollen. Die Konzessionsgebühren für Richtfunk werden ebenso wie alle anderen Funkanwendungen in der Verordnung über Gebühren im Fernmeldebereich festgelegt und können nicht isoliert von den anderen Funkanwendungen betrachtet werden. Bundesrätin Leuthard stellte eine Gesamtrevision der Gebührenverordnung in Aussicht, allerdings ohne auszuführen, wann eine solche durchgeführt wird. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, der Ständerat überwies die Motion jedoch mit 24 zu 4 Stimmen bei 5 Enthaltungen an den Nationalrat. Im Nationalrat ist eine gleichlautende Motion der FDP-Liberalen-Fraktion vom Dezember 2013 bisher unbehandelt geblieben.⁶⁹

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Ständerat die Motion Theiler (fdp, LU) zur Senkung der **Richtfunkkonzessionsgebühren** 2014 angenommen hatte, debattierte der Nationalrat im März 2015 über das Anliegen. Bundesrätin Leuthard vertrat im Rat die Ansicht, der Markt habe die Preise bestimmt. Sie habe zwar gestaunt über die grossen Summen, aber man könne nun nicht einfach „für einige Bereiche während des Spiels die Regeln ändern“. Der Bundesrat werde im Hinblick auf die nächste Auktion die Fernmeldegebührenverordnung als Ganzes überprüfen. Die Gebühren sollten für alle Technologien im gleichen Verhältnis stehen, weshalb die Motion Theiler, welche nur die Richtfunkkonzessionen betreffe, abgelehnt werden solle. Der Nationalrat folgte jedoch der kleinen Kammer und nahm die Motion mit 111 zu 72 Stimmen (1 Enthaltung) an.⁷⁰

POSTULAT
DATUM: 07.06.2016
NIKLAUS BIERI

Ein von Nationalrätin Gilli (gp, SG) 2009 eingereichtes Postulat zum **Monitoring von elektromagnetischen Feldern** war im April 2011 angenommen worden: Nachdem UVEK-Vorsteherin Leuthard auf die Ängste der Bevölkerung vor der nichtionisierenden Strahlung hingewiesen hatte und bestätigte, dass das BAFU ein solches Monitoring zwar vorgesehen hatte, aus Spargründen jedoch nicht umsetzen konnte, nahm die grosse Kammer das Postulat mit 124 zu 47 Stimmen an.

2015 publizierte der Bundesrat in Erfüllung des Postulats ein Konzept für das Monitoring der nichtionisierenden Strahlung. Darin zeigte der Bundesrat auf, dass die technischen Mittel vorhanden seien, die Finanzierung angesichts der geschätzten Kosten von CHF 7 Mio. für den Aufbau und den Betrieb während zehn Jahren jedoch ungewiss sei.

2016 beantragte der Bundesrat die Abschreibung des Postulats und der Nationalrat stimmte diesem Antrag im Juni 2016 stillschweigend zu.⁷¹

MOTION
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer im Sommer 2014 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Guillaume Barazzone (cvp, GE) vom Bundesrat, geeignete Massnahmen zur Einhaltung der vom Bundesrat festgelegten Grundsätze über die **Aktivitäten der Post im Ausland** zu ergreifen. Barazzone glaubte in den Jahresberichten der Post zu erkennen, dass diese mit ihrer französischen Tochtergesellschaft Car postal France gegen die vom Bundesrat vorgegebenen strategischen Ziele verstösst. In seiner Stellungnahme vom 27. August 2014 hält der Bundesrat aber fest, dass das Engagement der Schweizerischen Post bei der Car postal France durchaus den strategischen Zielen für die Post entspreche. Der Bundesrat beantragte deshalb, die Motion abzulehnen.

Bundesrätin Leuthard erläuterte in der Sommersession 2016, als sich der Nationalrat als Erstrat der Motion annahm, erneut, inwiefern die Aktivitäten der Post bei der Car postal France sinnvoll seien. Sie bat den Rat, die Motion abzulehnen. Die grosse Kammer folgte dieser Empfehlung jedoch nicht: Eine Mehrheit von SP, Grünen, FDP und CVP nahm die Motion an, abgelehnt wurde sie von der SVP, der GLP und einzelnen Mitgliedern von CVP und FDP (96 zu 83 Stimmen bei 5 Enthaltungen).⁷²

MOTION
DATUM: 12.09.2016
NIKLAUS BIERI

"Postsendungen sollen allen zugestellt werden!" forderten zwei identische Motionen, die im Abstand von vier Tagen im Dezember 2014 im Nationalrat eingereicht worden waren. Mit neuen Vorgaben zur Postzustellung soll verhindert werden, dass die Post ganzjährig bewohnte Haushalte von der Postzustellung ausschliessen könnte. Die Motion Clottu (svp, NE) und die Motion Maire (sp, NE) (14.4091) wurden im September 2016 gemeinsam vom Nationalrat behandelt. Bundesrätin Leuthard führte den Postzustellungsservice detailliert aus, wies auf den steten Strukturwandel und die Vorgaben des Bundes hin und zeigte auf, dass die Post keinen weitergehenden Spielraum hat, um die Zustellung eigenmächtig einzuschränken. Trotzdem nahm der Nationalrat die beiden Motionen klar an: Mit 120 zu 55 Stimmen bei 11 Enthaltungen.⁷³

MOTION
DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Mit ihrer Motion **„Modernisierung der Mobilfunknetze raschestmöglich sicherstellen“** forderte die KVF-NR den Bundesrat auf, die Erkenntnisse aus dem Bericht „Zukunftstaugliche Mobilfunknetze“ (resultierend aus den Postulaten Noser 12.3580 und FDP-Liberale Fraktion 14.3149) umgehend umzusetzen. Es seien eine Revision der Verordnung zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) anzustossen, der Anlagengrenzwert für Mobilfunkanlagen anzuheben, die Vollzugshilfsmittel zu vereinfachen, ein NIS-Monitoring aufzubauen und die Finanzierung des Monitorings in der bevorstehenden Revision des Fernmeldegesetzes einzuplanen.

Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) beantragte die Ablehnung der Motion, die im Juni 2016 zusammen mit dem Postulat KVF-NR (16.3008) im Nationalrat behandelt wurde. Der Bundesrat begrüsst die in der Motion geforderten Schritte und beantragte die Annahme der Motion. Mit 96 zu 89 Stimmen bei 3 Enthaltungen nahm der Nationalrat die Motion an.

Im Dezember 2016 beriet der Ständerat über die Motion. Die KVF-SR beantragte die Annahme, eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) wollte die Motion ablehnen und berief sich in erster Linie auf die in der Bevölkerung verbreiteten Ängste vor der Strahlung, die vom Mobilfunknetz ausgeht. Viele Ständeratsmitglieder erwähnten in ihren Voten die Flut an Zuschriften von Menschen, die unter gesundheitlichen Problemen leiden, die sie der Strahlenbelastung zuschreiben. Bundesrätin Leuthard berief sich im Rat auf die WHO, die eine Gesundheitsgefährdung durch Mobilfunkantennen ausschliesse, und führte ins Feld, dass eine höhere Dichte an Antennen die Strahlungsbelastung sogar minimiere. Ihren Ausführungen zum Trotz lehnte der Ständerat die Motion ab – wenn auch sehr knapp mit 20 zu 19 Stimmen bei 3

Enthaltungen.⁷⁴

MOTION

DATUM: 15.12.2016
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2016 behandelte der Ständerat die Motion Barazzone (cvp, GE) über die **Aktivitäten der Post im Ausland**, die im Sommer desselben Jahres bereits vom Nationalrat angenommen worden war. Die UREK-SR empfahl dem Rat einstimmig deren Ablehnung und folgte damit dem Antrag des Bundesrates. Nachdem Ivo Bischofberger (cvp, AI) und Olivier Français (fdp, VD) den Kommissionsentscheid dargelegt hatten, meldete Christian Levrat (sp, FR) Bedenken an bezüglich des Engagements der Post bei Car postal France. Zwar wolle er keinen Antrag um Annahme der Motion stellen, er beobachte die Geschäftsaktivitäten der Postauto Schweiz in Frankreich aber schon länger und halte sie für riskant. Bundesrätin Leuthard versicherte dem Rat daraufhin, dass die Risiken des Engagements in Frankreich regelmässig mit den Spitzen der Post und der Postauto Schweiz diskutiert würden. Der Rat folgte dem Bundesrat und seiner Kommission diskussionslos und lehnte die Motion ab.⁷⁵

MOTION

DATUM: 30.05.2017
NIKLAUS BIERI

Eine im April 2016 eingereichte Motion Candinas (cvp, GR) zur **Erhöhung der Internet-Mindestgeschwindigkeit in der Grundversorgung** auf 10 Megabit pro Sekunde wurde im Mai 2017 im Nationalrat angenommen. Zwar betonte Bundesrätin Leuthard im Rat, die Internet-Grundversorgung sei im Land vergleichsweise gut und eine Erhöhung gemäss der Motion würde wohl eine Verdoppelung der Zahl der Mobilfunkantennen bedeuten, das Ratsplenum stimmte der Motion aber trotzdem mit 102 zu 86 Stimmen (3 Enthaltungen) zu.⁷⁶

MOTION

DATUM: 30.05.2017
NIKLAUS BIERI

Regional differenzierte Erreichbarkeitsvorgaben in der postalischen Grundversorgung forderte Nationalrätin Amherd (cvp, VS) mit einer im Juni 2016 eingereichten Motion. Zwar würden die Erreichbarkeitsvorgaben der Postverordnung (Erreichbarkeit innert 20 Minuten für 90 Prozent der Bevölkerung für das Poststellennetz, innert 30 Minuten für 90 Prozent der Bevölkerung für Dienstleistungen im Zahlungsverkehr) eingehalten, aber weil nur der nationale Durchschnitt berechnet werde, sei klar, dass die ländliche Bevölkerung benachteiligt werde. Die Erreichbarkeitsvorgaben seien deshalb regional zu differenzieren.

Bundesrätin Leuthard hielt im Nationalrat Ende Mai 2017 entgegen, die geltenden Vorgaben seien vom Parlament so gewollt und sie seien vernünftig. Man könne nicht immer nur den Abbau von Poststellen beklagen, ohne festzustellen, dass bei den Postagenturen ein Ausbau stattfindet – das sei nicht korrekt. Der Aufruf der Bundesrätin zur Korrektheit verhalte ungehört: Die grosse Kammer nahm die Motion mit 113 zu 79 Stimmen (0 Enthaltungen) an.

Der Ständerat behandelte die Motion im November 2017.⁷⁷

MOTION

DATUM: 30.05.2017
NIKLAUS BIERI

Eine im Juni 2016 eingereichte Motion von Nationalrätin Amherd (cvp, VS) verlangte **Mehr Transparenz in der Erfüllung der postalischen Grundversorgung**. Der Bundesrat solle für mehr Transparenz bei der Einhaltung der Grundversorgungsbestimmungen (insbesondere bezüglich der Erreichbarkeit des Poststellen- und Postagenturnetzes und der Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs) sorgen. Die Motion schloss an die Motion Amherd an, welche regional differenzierte Erreichbarkeitsvorgaben für die postalische Grundversorgung forderte, und sie wurde Ende Mai 2017 auch gleich nach dieser behandelt. Die Motionärin stellte im Plenum fest, dass ihre Motion einerseits den Kundendienst verbessere, andererseits aber administrativen Aufwand abbaue – dies sei fast wie ein Sechser im Lotto. „Frau Nationalrätin, es wäre ein Sechser im Lotto, wenn Sie die Motion zurückziehen würden!“ konterte Bundesrätin Leuthard. Die Zahl der Zugangspunkte zu Postdienstleistungen sei seit Jahren konstant, die Erreichbarkeit werde transparent ausgewiesen und sei mit den neusten Apps für jede Nutzerin jederzeit einsehbar. Die Anliegen der Motion seien deshalb bereits zu hundert Prozent erfüllt. Eine Mehrheit in der grossen Kammer sah dies anders und nahm die Motion mit 100 zu 88 Stimmen (4 Enthaltungen) an.

Der Ständerat behandelte die Motion im November 2017.⁷⁸

MOTION
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

"**Postsendungen sollen allen zugestellt werden!**" fand auch eine Mehrheit im Ständerat, der die beiden identischen Motionen Clottu (svp, NE) und Maire (sp, NE) (14.4091) im Juni 2017 annahm. Zwar rief Bundesrätin Leuthard im Rat zu Sachlichkeit auf, da sie einerseits ein grassierendes „Post-Bashing“ ausmachte und andererseits keinen Anlass sah, an den Regeln der Zustelldienste der Post etwas zu ändern. Ständerat Engler (cvp, GR) berief sich jedoch auf einen Bericht der Postcom, der eine Gesetzesänderung empfahl, sofern sich ein Trend zu weniger mit der Postzustellung bedienter ganzjährig bewohnter Häuser bestätigen würde. Bundesrätin Leuthard wies einen derartigen Trend zurück und verwies erneut auf die strengen Vorgaben, denen die Post in ihrem Zustellservice unterworfen sei. Vielleicht unter dem Eindruck wiederkehrender Medienberichterstattung über Abbaupläne der Post nahm die kleine Kammer die beiden Motionen dennoch an, die Motion Clottu mit 28 zu 7 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) und die identische Motion Maire mit 29 zu 6 Stimmen (bei ebenfalls 5 Enthaltungen).⁷⁹

MOTION
DATUM: 26.09.2017
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 nahm der Ständerat eine Motion der KVF-SR zur **strategischen Poststellennetzplanung** an. Der Bundesrat sollte damit verpflichtet werden, von der Post eine konzeptionelle Poststellennetz-Planung einzufordern. Zudem sollte der Bundesrat dem Parlament innerhalb eines Jahres eine Revision der Service-Public-Kriterien in der Postgesetzgebung unterbreiten, welche regionale Gegebenheiten und unterschiedliche Nutzergruppen berücksichtigen müsste. Bundesrätin Leuthard wehrte sich im Plenum vergeblich gegen die Motion. Sie verwies auf die veränderten Bedürfnisse der Kundschaft und rief den Ratsmitgliedern das jährliche Defizit der Poststellen von rund CHF 200 Mio. in Erinnerung. Leuthard hielt zudem fest, dass es sich nicht um einen Abbau in der postalischen Versorgung handle, sondern um einen Umbau: Zugangspunkte zu den Post-Dienstleistungen würden eher näher zur Bevölkerung kommen, aber nicht in Form der bisherigen Poststellen. Die kleine Kammer nahm die Motion mit 31 zu 5 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) an.⁸⁰

MOTION
DATUM: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Ende November 2017 behandelte der Ständerat gleich sieben Geschäfte zur **Postgesetzgebung** in einer Debatte. Die kleine Kammer hatte über die drei Motionen der KVF-NR zu befinden, welche im Nationalrat im Mai 2017 angenommen worden waren und welche die gesetzliche Regelung der Aufsichtsinstrumente der Postcom, die Stärkung des Wettbewerbs im Postmarkt und die Anpassung der Erreichbarkeitskriterien und des Dienstleistungsangebots betrafen. Weiter wurde über die Motionen Amherd (cvp, VS) beraten (16.3481 und 16.3482), welche eine grosse inhaltliche Nähe zur Motion KVF-NR (17.3012) aufwiesen. Zudem beriet der Ständerat über die Standesinitiative des Kantons Tessin und über jene des Kantons Wallis, welche zur Unterstützung des Tessiner Vorstosses eingereicht worden war.

In der Debatte zeigten sich die ambivalenten Gefühle, welche die Post bei den Parlamentsmitgliedern auszulösen vermochte: So wurde die Post etwa von Paul Rechsteiner (sp, SG) zwar als funktionierendes und dynamisches Bundesunternehmen gelobt, auf das man stolz sei, andererseits gebe es da eine Malaise bei der Zugänglichkeit und der Präsenz. Eine „Vergangenheitsromantik“ machte hingegen Ruedi Noser (fdp, ZH) aus, der das veränderte Verhalten der Kundschaft und den Umbau des Poststellennetzes als Tatsache hinnahm und nur in den Motionen zum Wettbewerb und zu den Aufsichtsinstrumenten etwas Zukunftstaugliches sah. Bundesrätin Leuthard zeigte sich einmal mehr verständnislos für die Debatte: Sie wies darauf hin, dass die Schweizerische Post in internationalen Vergleichen regelmässig auf Rang 1 platziert sei, es sei ein hervorragendes Unternehmen, das hier einfach schlecht geredet werde. „Für mich ist das alles jetzt auch ein bisschen Klamauf, ehrlich gesagt“, wurde die Bundesrätin deutlich.

Die Motion KVF-NR „Gleich lange Spiesse im Schweizer Postmarkt“, vom Nationalrat im Mai 2017 angenommen und vom Bundesrat unterstützt, war von der KVF-SR mit 10 zu 3 Stimmen zur Ablehnung empfohlen worden. Die KVF-SR begründete ihren Antrag damit, dass der Postmarkt funktioniere und man vermeiden sollte, die Post in ihrem Geschäft zu schwächen. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission mit 23 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen).

Die Motion KVF-NR „Postgesetzgebung“ wurde mit einer kleinen Änderung der KVF-SR betreffend die Postagenturen vom Plenum mit 35 zu 5 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen, obschon Bundesrätin Leuthard festhielt, dass die Forderung bereits erfüllt sei und es eigentlich nichts zu regulieren gebe.

Die Motion KVF-NR „Die Aufsichtsinstrumente im Postbereich gesetzlich verankern“ war nicht bestritten und wurde stillschweigend angenommen.

Die beiden Motionen Amherd (16.3481 und 16.3482), die sich inhaltlich kaum von der Motion KVF-NR zur Postgesetzgebung unterschieden, wurden vom Ständerat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 34 zu 7 Stimmen (0 Enthaltungen) und mit 31 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Der Standesinitiative Tessin zum Poststellennetz sowie der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Tessiner Initiative wurden gemäss dem Antrag der KVF-SR keine Folge gegeben – die Anliegen der Standesinitiativen seien in den angenommenen Motionen bereits enthalten.⁸¹

MOTION

DATUM: 01.03.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion der KVF-SR zur **strategischen Poststellennetzplanung** wurde im März 2018 vom Nationalrat behandelt. In Anspielung auf ihre bis dahin unbehandelte Motion für ein Moratorium bei Poststellenschliessungen fragte Nationalrätin Leutenegger Oberholzer (sp, BL) die Kommission, ob ein Moratorium in der Kommissionsdebatte zur strategischen Poststellennetzplanung ein Thema gewesen sei. Nationalrat Hadorn (sp, SO) gab Auskunft: Zwar sei ein Moratorium nicht konkret besprochen worden, doch gebe es in der Kommission sicher die allseits geteilte Erwartung, dass die Post mit weiteren Schliessungen zuwarte, solange das Parlament über das Poststellennetz berate. Bundesrätin Leuthard verteidigte die Post: Sie habe sich an das geltende Gesetz zu halten, bis eine Revision in Kraft trete. Das geltende Gesetz werde von der Post klar eingehalten. Wie schon in der kleinen Kammer erinnerte die Bundesrätin auch die grosse Kammer daran, dass es mit den Agenturlösungen mehr Zugangspunkte zu Postdienstleistungen gebe. Bundesrätin Leuthards Plädoyer blieb indes wirkungslos: Der Nationalrat nahm die Motion mit 168 zu 12 Stimmen (0 Enthaltungen) an, wobei die Gegenstimmen je hälftig auf die FDP und die GLP entfielen.⁸²

MOTION

DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Die kleine Kammer nahm sich als Zweitrat im März 2018 der Motion Candinas (cvp, GR) zur **Erhöhung der Internet-Mindestgeschwindigkeit in der Grundversorgung** auf 10 Megabit pro Sekunde an. Obschon Bundesrätin Leuthard vehement darauf hinwies, dass eine solche Erhöhung der Grundversorgung kaum machbar und mit hohen Kosten verbunden wäre, und sie den Berggemeinden, welche die dazu notwendigen zusätzlichen Mobilfunkanlagen bewilligen müssten, „viel Glück“ wünschte, nahm der Ständerat die Motion mit 22 zu 9 Stimmen (5 Enthaltungen) an.⁸³

MOTION

DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Einen **Stopp der Arbeitsplatzauslagerung bei der Post** forderte Nationalrat Candinas (cvp, GR) mit einer im September 2016 eingereichten Motion. Die strategischen Ziele und Vorgaben für die Post seien so anzupassen, dass die Post keine Arbeitsplätze ins Ausland verlagern kann. Konkret nahm der Motionär Bezug auf einen Pilotversuch mit der sogenannten Extraktionscodierung (der vollständigen Entzifferung und Erfassung von maschinell nicht lesbaren Briefadressen), den die Post in Vietnam durchführte. Der Bündner Nationalrat sah die Logistikzentren in Chur und Sion in Gefahr und wollte per Motion erreichen, dass über die strategischen Vorgaben für die Post eine Umsetzung weiterer Auslagerungspläne verunmöglicht würde.

Der Bundesrat hatte die Ablehnung der Motion beantragt, Bundesrätin Leuthard verzichtete im Rat aber auf ein Votum und der Rat nahm die Motion mit 132 zu 52 Stimmen (6 Enthaltungen) an, wobei die ablehnenden Stimmen auf die FDP, die GLP und die BDP sowie wenige SVP-Mitglieder entfielen.⁸⁴

POSTULAT

DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

„**Zukunft des Postnetzes geht uns alle an!**“ hatte Nationalrat Reynard (sp, VS) im Dezember 2016 festgehalten und ein Postulat eingereicht, welches vom Bundesrat verlangt, Massnahmen zum Einbezug sämtlicher betroffener Parteien in die Gespräche über die Zukunft des Postnetzes zu prüfen. Als betroffene Parteien wurden insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner, Gemeinden, Kantone und Gewerkschaften genannt.

Als der Nationalrat das Postulat Reynard im März 2018 behandelte, bezeichnete es Bundesrätin Leuthard als „längst überholt“: Eine entsprechende Arbeitsgruppe sei seit einem Jahr an der Arbeit, die Gemeinden seien integriert. Dieser Hinweis der Postministerin vermochte jedoch nicht zu überzeugen – der Rat nahm das Postulat mit 128 zu 63 Stimmen (2 Enthaltungen) an.⁸⁵

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2016 eingereichten Motion forderte der Bündler Nationalrat Candinas (cvp, GR) die flächendeckende **Postzustellung bis zur Mittagszeit**. Die rechtlichen Grundlagen seien so zu ändern, dass die Post grundsätzlich bis spätestens 12.30 Uhr an alle Haushalte zugestellt werden müsse, wenn keine Frühzustellung angeboten werde. Der Bundesrat teilte im November 2016 mit, er anerkenne die Sorge des Motionärs um eine kundenfreundliche Zustellung, erachte die gesetzliche Regelung eines Zustellschlusses aber als zu starr und zu einschränkend und beantrage deshalb die Ablehnung der Motion.

Bundesrätin Leuthard wies in der Debatte vom 8. März 2018 im Nationalrat darauf hin, dass es sich hierbei um eine operative Frage handle und nicht um eine strategische. Es sei deshalb am Unternehmen, nicht an der Politik, hier zu handeln. Die grosse Kammer folgte dieser Einschätzung nicht und nahm die Motion mit 126 zu 56 Stimmen (8 Enthaltungen) an.⁸⁶

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Die Schliessung von Poststellen in der Schweiz führt zu einer schlechteren Grundversorgung, zeigte sich der St. Galler Nationalrat Jakob Büchler (cvp, SG) überzeugt und verlangte mit einer Motion, dass mit einer Anpassung der Postverordnung eine bessere und den unterschiedlichen ländlichen Verhältnissen angepasste Erreichbarkeit des Poststellennetzes und der Dienstleistungen im Zahlungsverkehr gewährleistet werde. Trotz der unterdessen erfolgten Annahme der Motion KVF-NR bezüglich der strategischen Poststellennetz-Planung zog der Motionär sein Anliegen nicht zurück, vielmehr wollte er seine Motion als Unterstützung der angenommenen Motion KVF-NR verstanden wissen. Bundesrätin Leuthard verzichtete darauf, den Antrag des Bundesrates auf Ablehnung im Plenum zu begründen. Der Nationalrat nahm die Motion am 8. März 2018 mit 134 zu 52 Stimmen (5 Enthaltungen) an.⁸⁷

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Nationalrätin Glanzmann-Hunkeler (cvp, LU), die gesetzliche Regelung bei der Post sei so anzupassen, dass die **Obergrenze der Auszahlungen bei Poststellen** von CHF 500 auf CHF 5'000 erhöht werde. CHF 5'000 könnten bislang nur auf Poststellen mit Sicherheitstresor bezogen werden, der Höchstbetrag von Auszahlungen betrage in der Regel CHF 500, bei Postomaten CHF 1'000, bestätigte Postministerin Leuthard den Sachverhalt im März 2018 im Plenum der grossen Kammer. Die Bundesrätin erklärte, es stünde der Post – wie allen anderen Finanzdienstleistern – frei, den Höchstbetrag für Auszahlungen selber festzulegen. Sie forderte die Mitglieder des Nationalrates auf, keine Beträge ins Gesetz zu schreiben. Ihrem Aufruf folgten jedoch nur die Mitglieder der FDP und der GLP; die Motion Glanzmann-Hunkeler wurde mit 155 zu 36 Stimmen (0 Enthaltungen) angenommen.⁸⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 30.11.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Teilrevision der Postverordnung schuf der Bundesrat im November 2018 **neue Vorgaben zur Erreichbarkeit von Poststellen und Agenturen**. Eine im Lichte der vielen parlamentarischen Vorstösse zur Post von Bundesrätin Leuthard eingesetzte Arbeitsgruppe zur postalischen Grundversorgung hatte Empfehlungen ausgearbeitet, welche bei der Teilrevision der Postverordnung aufgenommen wurden.

Die Erreichbarkeit von Poststellen oder Agenturen wird neu nicht mehr im Landesdurchschnitt, sondern auf Kantonsstufe gemessen, was eine insgesamt bessere Erreichbarkeit der postalischen Dienste schafft. Zudem muss in Städten und Agglomerationen neu pro 15'000 Einwohnerinnen und Einwohner eine bediente Poststelle oder Agentur bestehen. Die Erreichbarkeit von Post- und Zahlungsverkehrsdiensten muss neu für 90 Prozent der Bevölkerung innert 20 Minuten (statt wie bis anhin 30 Minuten) zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein.

Ausserdem schafft die Verordnungsrevision einen institutionalisierten und strukturierten Planungsdialog zwischen der Post und den Kantonen und Gemeinden, in welchem Fragen zur Entwicklung des Poststellennetzes geklärt werden können.

Per 1. Januar 2019 traten die neuen Vorgaben in Kraft.⁸⁹

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.⁹⁰

BERICHT
DATUM: 28.11.2019
NIKLAUS BIERI

Ende November 2019 wurde der Öffentlichkeit der **Bericht der Arbeitsgruppe «Mobilfunk und Strahlung»** vorgestellt. Die Arbeitsgruppe – 2018 noch von Doris Leuthard eingesetzt – fasste in ihrem Bericht die Fakten rund um die Mobilfunkanlagen, die Datenübertragung und die dabei auftretende Strahlung zusammen und zeigte in fünf Optionen auf, wie sich das Mobilfunknetz der Schweiz weiterentwickeln könnte. Im Wesentlichen ging es um die Frage, ob und falls ja, wie stark die Strahlungsgrenzwerte angehoben werden sollten. Ohne Anhebung der Grenzwerte brauche es Zehntausende neuer Antennen, mit einer starken Anhebung hingegen keine. Solange weitere Erkenntnisse über die Gesundheitsfolgen einer Grenzwerterhöhung fehlten, sei die Wahl einer Option eine politische Frage, erklärte die Arbeitsgruppe im Bericht.

Die Arbeitsgruppe wies in ihrem Bericht zudem sechs begleitende Massnahmen zum Ausbau des Mobilfunknetzes aus: Die NISV soll vom Bund gemeinsam mit den Kantonen vereinfacht und harmonisiert, das im Rahmen der revidierten NISV 2019 eingeführte Monitoring von Strahlungsexposition und Gesundheitsfolgen soll weiterentwickelt werden. Ferner soll die Forschung zu gesundheitlichen Folgen des Mobilfunks sowie die Information der Bevölkerung über Mobilfunk und Strahlung verstärkt werden. Weiter soll der Bund Unterstützung leisten bei der Schaffung einer umweltmedizinischen Beratungsstelle für nichtionisierende Strahlung. Eine neue Austauschplattform «Mobilfunk der Zukunft» soll alle diesbezüglichen Interessen in die Diskussion integrieren.⁹¹

POSTULAT
DATUM: 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 wurde auf 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 aufzeigte. 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

- 1) AB NR, 2015, S. 335f.
- 2) AB NR, 2015, S. 336f.
- 3) AB SR, 2015, S. 886 ff.; SGT, 18.9.15
- 4) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
- 5) AB SR, 2012, S. 508.
- 6) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
- 7) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235
- 8) AB NR, 2014, S. 652 ff.
- 9) AB NR, 2016, S. 1110 f.
- 10) AB NR, 2017, S. 618 ff.; AB SR, 2017, S. 157 ff.; BBl, 2016, S. 8817 ff.
- 11) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017
- 12) AB NR, 2012, S.822.
- 13) AB NR, 2012, S. 939
- 14) AB NR, 2013 S. 1719.
- 15) AB NR, 2013, S. 1732.
- 16) AB SR, 2014, S. 341 f.
- 17) AB SR, 2014, S. 331 f.
- 18) AB SR, 2015, S. 201 f.
- 19) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.
- 20) AB NR, 2016, S. 1255 ff.; AB SR, 2016, S. 199 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR
- 21) AB NR, 2016, S. 1466 f.
- 22) AB NR, 2016, S. 1475 f.
- 23) AB NR, 2016, S. 1143 ff.; AB SR, 2016, S. 1074 f.; LZ, 9.12.16
- 24) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257
- 25) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
- 26) AB SR, 2017, S. 925 f.
- 27) AB SR, 2018, S. 96.
- 28) AB NR, 2018, S. 308 ff.
- 29) AB NR, 2018, S.308
- 30) AB NR, 2018, S. 319 ff.; NZZ, 8.3.18; LZ, 9.3.18
- 31) AB SR, 2018, S. 556.
- 32) AB SR, 2018, S. 567 f.
- 33) AB SR, 2018, S. 780
- 34) AB SR, 2018, S. 782 f.
- 35) AB SR, 2018, S. 784.
- 36) Roadmap Elektromobilität 2022; BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18
- 37) NZZ und BaZ, 9.9.11; LT, 11.10.11.
- 38) BBl, 2005, S. 2415, AB SR, 2012, S. 31 und 267, AB NR, 2012, S. 256 und 551.; NZZ, 18.10.
- 39) AB NR, 2014, S. 1122 ff.; AB SR, 2014, S. 678 f.; BBl, 2014, S. 6011 ff.
- 40) BBl, 2014, S. 8175 ff.
- 41) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.
- 42) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBl, 2014, S. 3951 ff.
- 43) Frage 16.5179; Frage 16.5204; Blick, TA, 1.6.16; AZ, Blick, CdT, LMD, NZZ, TA, 2.6.16
- 44) Bericht BR
- 45) AB NR, 2017, S. 322 f.
- 46) AB SR, 2017, S. 519 ff.
- 47) AB SR, 2017, S. 508 ff.
- 48) LZ, TA, 18.8.17; TA, 23.8., 26.8.17; Blick, TA, 6.9.17; BaZ, NZZ, 8.9.17; SGT, 9.9.17; BU, 23.9.17; LZ, TA, 3.10.17
- 49) AB NR, 2018, S. 63 f.
- 50) AB NR, 2018, S. 32 ff.
- 51) AB SR, 2018, S. 265 ff.
- 52) AB SR, 2018, S. 564 ff.
- 53) AB NR, 2018, S. 1230 ff.
- 54) AB NR, 2017, S. 1059 ff.
- 55) AB SR, 2017, S. 928 f.
- 56) AB NR, 2018, S. 57 f.
- 57) AB NR, 2018, S. 409 ff.; LT, NZZ, TG, 15.3.18
- 58) AB SR, 2018, S. 557 f.
- 59) Presse vom 24.1.11; BaZ, 27.1. und 28.1.11; TdG, 2.2.11; BaZ, 17.10.11
- 60) SoZ, 1.5.11; NZZ, 13.7. und 27.8.11; TA, 30.7. und 25.8.11; SoZ, 31.7.11; Presse vom 1.9.11; NZZ, 3.10. und 2.12.11; Swissinfo, 15.10.11.
- 61) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.
- 62) AB NR, 2014, S. 937.; TA, 4.6., 5.6.14; Blick, 10.6.14; TA, 11.6.14; SoZ, 22.6.14; Blick, 20.8.14; TA, 15.10.14
- 63) AB SR, 2017, S. 257 f.
- 64) AB NR, 2016, S. 1140 f.; AB SR, 2017, S. 259 f.
- 65) AB NR, 2016, S. 2224ff.; AB NR, 2017, S. 1223.; AB NR, 2017, S. 733ff.; AB SR, 2017, S. 241ff.; AB SR, 2017, S. 430.; AB SR, 2017, S. 542.; BBl, 2016, S. 7133ff.
- 66) AB SR, 2018, S. 635.
- 67) AB NR, 2011, S. 1523 und 1430; AB SR, 2013, S. 239. ff.; AB NR, 2013, S. 221 ff., 1429; AB SR, 2013, S. 544 f.; AB SR, 2013, S. 239 ff.
- 68) AB NR, 2013, S. 27 und 1429; AB SR, 2013, S.544 f.
- 69) AB SR, 2014, S. 975.; vgl. Mo. 13.4138 (FDP-Liberale)
- 70) AB NR, 2015, S. 315 f.
- 71) AB NR, 2011, S. 584 f.; BBl, 2016, S. 2893 ff.; Bericht BR vom 18.12.15
- 72) AB NR, 2016, S. 1112 f.
- 73) AB NR, 2016, S. 1261 ff.
- 74) AB NR, 2016, S. 1129 ff.; AB SR, 2016, S. 1076 ff.; SO, 12.6.16; AZ, 16.6.16; NZZ, 9.12.16
- 75) AB SR, 2016, S. 1236 ff.
- 76) AB NR, 2017, S. 786
- 77) AB NR, 2017, S. 789f.
- 78) AB NR, 2017, S. 790 f.

- 79) AB SR, 2017, S. 513 f.; Blick, 15.6.17; CdT, 16.6.17
80) AB SR, 2017, S. 705 ff.
81) AB SR, 2017, S. 832 ff.
82) AB NR, 2018, S. 143 ff.
83) AB SR, 2018, S. 94 f.
84) AB NR, 2018, S. 309 f.
85) AB NR, 2018, S. 318 f.
86) AB NR, 2018, S. 310 f.
87) AB NR, 2018, S. 311 f.
88) AB NR, 2018, S. 320 f.
89) Medienmitteilung BR vom 30. November 2018
90) AB NR, 2019, S. 835 f.
91) Bericht Mobilfunk und Strahlung vom 18.11.19; CdT, LT, Lib, NZZ, TA, 29.11.19
92) AB SR, 2019, S. 1083 f.