

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>25.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Schlatter-Schmid, Marionna (gp/verts, ZH) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Baltisser, Lena  
Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, 2020 – 2023.*  
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 25.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Luftfahrt	5
Post und Telekommunikation	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>FK-NR</b>	Finanzkommission des Nationalrats
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CdF-CN</b>	Commission des finances du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 09.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.<sup>1</sup>

In der Sommersession 2023 stand **die bundesrätliche Botschaft zum Unterhalt und zum Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes** auf der Traktandenliste des **Nationalrats**. In einer vierstündigen Debatte mit 39 Einzelabstimmungen, 98 Wortmeldungen und zwei Pausen befasste sich die grosse Kammer mit den **vier Teilen der Vorlage**: Erstens stand mit dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027» der Kredit von CHF 8.8 Mrd. für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen an bestehenden Infrastrukturen zur Debatte. Dieser Teil der Vorlage war in der KVF-NR und in der mitberichtenden FK-NR im Frühling 2023 weitestgehend unbestritten gewesen. Zweitens beriet der Rat im Rahmen des «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023» über Projekte zur Erweiterung des bestehenden Nationalstrassennetzes. Der Kredit für die Realisierung dieser Projekte sowie für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten war Gegenstand des dritten Bundesbeschlusses «Verpflichtungskredit Ausbauschnitt 2023». Diese letzteren beiden Teile der Vorlage hatten in den vorberatenden Kommissionen zu deutlich mehr Diskussionen geführt. Während in der FK-NR eine Minderheit von 11 zu 14 Stimmen gar nicht erst auf diesen Teil der Vorlage eintreten wollte, verlangten in der KVF-NR zwei Minderheiten die Rückweisung dieser Pläne an den Bundesrat. Die erste KVF-Minderheit beabsichtigte dabei, klimapolitische Überlegungen stärker zu berücksichtigen, die zweite Minderheit der KVF-NR wollte die bestehenden Infrastrukturen mit einem alternativen Konzept stärker ausnutzen und damit gewisse Ausbauten umgehen. Während verschiedene weitere Minderheiten in der KVF-NR Verkleinerungen oder Anpassungen an den Ausbauplänen vornehmen wollten, war eine Mehrheit mit 14 zu 11 Stimmen umgekehrt davon überzeugt, zwei weitere, vom Bundesrat erst für einen späteren Zeitpunkt vorgesehene Projekte betreffend den Ausbau der Strecke Le Vengeron (GE) - Coppet (VD) - Nyon (VD) ebenfalls schon in den Ausbauschnitt 2023 aufzunehmen. Der entsprechende Kredit sollte dafür um CHF 911 Mio. erhöht werden. Auf diesen Westschweizer Abschnitten bestehe Handlungsdruck und die Ausbauten müssten prioritär behandelt werden, so die Ansicht dieser Mehrheit. Der vierte Teil der Debatte befasste sich schliesslich mit dem «Netzbeschluss» und damit mit der Auflistung aller bestehender oder noch zu realisierender Streckenabschnitte zur Vollendung des gesamten Nationalstrassennetzes. Eine weitere Minderheit der KVF-NR beantragte auch hier eine Änderung in der vorgeschlagenen Anpassung des Netzbeschlusses.

Der Nationalrat folgte letztlich in allen vier Teilen der Mehrheit seiner vorberatenden KVF-NR und erteilte sämtlichen Minderheits- und Einzelanträgen eine Absage. Geprägt waren die Debatten von den gegensätzlichen Ansichten, die sich mit den mehrfach im Rat geäusserten Maximen «wer Strassen sät, erntet Verkehr» und «wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau» zusammenfassen lassen. Die Ratslinke kritisierte in der Debatte, dass der Ausbau der Nationalstrassen zu mehr Verkehr führen werde, die Strasse gegenüber der Schiene attraktiver mache, das Stauproblem an andere Strassenabschnitte verschiebe und der Klimapolitik zuwiderlaufe. Moniert wurden zudem der Verlust von Kulturland, die Verschandelung der Landschaft sowie die Lärmbelastung, unter der die Bevölkerung leide und gegen welche der Entwurf zu wenig unternehme. Bürgerliche Votantinnen und Votanten unterstrichen hingegen die Notwendigkeit der Ausbauten, um Staus zu verringern, dem wachsenden Verkehr gerecht zu werden und den Umfahrvverkehr in den Agglomerationen zu unterbinden. Das Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft mache einen Ausbau der Infrastruktur unumgänglich, so der Tenor auf der bürgerlichen Seite. Während sich die Fraktion der Grünen prinzipiell gegen die Finanzierung und den Ausbau stemmte, goutierte die SP-Fraktion den Unterhalt der bestehenden Autobahnen. Die GLP-Fraktion stimmte teils mit dem bürgerlichen Ja-Lager, teils gesellte sie sich zum rot-grünen Lager. Die bürgerlichen Parteien standen vereint für die Ausbauten vorhaben ein.

Was die einzelnen Teile der Vorlage betrifft, so war der **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027** für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen im Rat weitestgehend unbestritten. Ohne Gegenantrag trat der Rat auf die Vorlage ein. Der Nationalrat zeigte sich damit einverstanden, dass in der vierjährigen Periode insgesamt gut CHF 8.8 Mrd. in die bestehende Infrastruktur investiert werden. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) forderte im Rahmen dieses Unterhalts-Budgets einen Passus, wonach Anpassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn daraus keine Kapazitätserhöhung resultiere. Sie argumentierte, dass mit Anpassungen nur die Sicherheit verbessert werden dürfe, eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens aber nicht wünschenswert sei. Verkehrsminister Albert Rösti entgegnete, dass dies den Handlungsspielraum der Behörden massiv einschränken und der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen würde; solche Anpassungen – etwa zur Nutzung des Pannestreifens – würden zudem helfen, teure Ausbauten zu umgehen. Mit 120 zu

68 Stimmen bei 3 Enthaltungen folgte der Nationalrat hier seiner Kommission sowie dem Bundesrat und lehnte den Minderheitsantrag ab, der von den geschlossenen Fraktionen der SP und der Grünen unterstützt wurde. Letztlich gab der Nationalrat dem Unterhaltsprogramm mit 162 zu 29 Stimmen grünes Licht, einzig die beinahe geschlossene Fraktion der Grünen stimmte gegen den Kredit.

Für deutlich mehr Diskussionsbedarf sorgten die **Ausbaupläne für das Nationalstrassennetz**. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) wollte diesen Teil der Vorlage (Ausbauschnitt 2023) an den Bundesrat zurückweisen und diesen dazu anhalten, Umwelt- und Klimaaspekte stärker in die Vorlage einzuarbeiten. Eine Minderheit Storni (sp, TI) beantragte ebenfalls Rückweisung, verlangte aber, dass der Bundesrat ein alternatives Konzept zum Ausbau erarbeitet und bestehende Infrastrukturen durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung besser auslastet. Das Schweizer Autobahnnetz sei «im Zeitalter des Betons stehengeblieben» und das ASTRA lebe noch im «secolo scorso», so die Kritik des Tessiner Sozialdemokraten. Die SP-Fraktion verlange deshalb, dass das bestehende Netz dank digitaler Technologien besser und effizienter genutzt wird. Beide Rückweisungsanträge versenkte der Nationalrat mit jeweils 106 zu 85 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei sich die GLP-Fraktion zusammen mit zwei EVP-Stimmen (Jost (evp, BE) und Studer (evp, AG)) auf die Seite der Linken schlug.

Zu den weiteren geplanten Ausbauprojekten gab es ebenfalls verschiedene Minderheitsanträge. Die Minderheit Töngi beantragte, dass auf den Vierspurausbau der A1 auf der Strecke Wankdorf-Schönbühl (BE) und den Sechsspurausbau der A1 auf dem Abschnitt Schönbühl-Kirchberg (BE) verzichtet wird. Töngi befürchtete, dass durch die Ausbauten das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr an Attraktivität gewinne, der Strassenverkehr und das Lärmproblem zunähmen und die Klimaziele des Bundes verfehlt würden. Der Nationalrat lehnte die beiden Streichungen mit 105 zu 86 Stimmen bei 1 Enthaltung beziehungsweise mit 106 zu 87 Stimmen ab. Die GLP-Fraktion sowie die beiden EVP-Abgeordneten Studer und Jost stellten sich dabei auf die Seite der Linken. Die Diskussionen zur dritten Röhre am Rosenbergstunnel (SG) und der dazugehörigen sogenannten «Spange Güterbahnhof» (SG) drehten sich um die Fragen, ob einerseits nur die dritte Tunnelröhre gebaut werden sollte, auf die Spange Güterbahnhof aber zu verzichten sei, wie dies eine Minderheit Aebischer (sp, BE) verlangte, oder ob andererseits dieser Ausbauschnitt ganz gestrichen werden sollte, wie dies eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) beantragte. Die Minderheit Aebischer scheiterte mit 108 zu 84 Stimmen, die Minderheit Schlatter mit 123 zu 68 Stimmen bei 1 Enthaltung, wobei die GLP-Fraktion beim Antrag Schlatter ins bürgerliche Nein-Lager wechselte. Verzichten wollte eine Minderheit Brenzikofer (gp, BL) auch auf die Errichtung des Rheintunnels (Birsfelden BL - Kleinhüningen BS). Die grüne Nationalrätin monierte, dass dieser zusätzliche Tunnel vor allem dem Transitgüterverkehr zugutekomme und der Schweizer Verlagerungspolitik zuwiderlaufe. Diesen Antrag versenkte der Nationalrat mit 122 zu 70 Stimmen bei 1 Enthaltung. Hier stellte sich die GLP wiederum grossmehrheitlich auf die Seite der bürgerlichen Fraktionen, die den Tunnelbau für die Basler Osttangente der A2 befürworteten. Bei der Frage, ob es eine zweite Röhre beim Fäsenstautunnel (SH) brauche, standen wiederum zwei Minderheitsanträge zur Debatte. Während eine Minderheit Schaffner (glp, ZH) das Projekt zu verkleinern versuchte, indem zwar der Tunnel errichtet, auf den Vierspurausbau nach dem Anschluss Schaffhausen-Nord bis Herblingen (SH) aber verzichtet werden sollte, wollte eine Minderheit Schlatter wiederum das ganze Projekt aus dem Ausbauschnitt streichen. Auch diesen Anträgen gab der Nationalrat mit 106 zu 86 Stimmen beziehungsweise 123 zu 69 Stimmen jeweils eine Absage, wobei die GLP-Fraktion sowie eine einzelne Stimme aus der Mitte-Fraktion bei der totalen Streichungsvariante ins bürgerliche Nein-Lager wechselte. Der Nationalrat folgte zudem dem Ansinnen seiner Kommission und nahm den Ausbauschnitt in der Romandie Le Vengeron-Coppet-Nyon gegen den Widerstand der Minderheit Pasquier-Eichenberger mit 104 zu 84 Stimmen bei 3 Enthaltungen in den Entwurf auf. Hier gesellten sich die GLP-Fraktion und zwei Stimmen aus der Mitte-Fraktion wieder zur ablehnenden linken Minderheit. Die GesamtAbstimmung passierte dieser Teil der Vorlage mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei erneut die Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP sowie die die zwei EVP-Stimmen Studer und Jost die Minderheit bildeten.

Gleichzeitig mit dem bundesrätlichen Entwurf nahm der Nationalrat an dieser Stelle ein Postulat (Po. 23.3497) seiner KVF-NR für eine Korridorstudie zur A2 nach Italien an. Für die Nationalstrasse N24 bei Stabio (TI) nach Gaggiolo (Italien) soll dabei geprüft werden, ob eine Autobahnverbindung nach Italien auch über diesen Weg möglich wäre, anstatt diesen nur über den stark frequentierten Übergang Chiasso-Brogeda an der Autobahn A2 zu lenken. Die Minderheit Töngi versuchte auch hier, eine Ablehnung des Postulats zu erwirken. Zur Kenntnis nahm der Nationalrat in diesem Rahmen auch zwei

Petitionen. Eine davon stammte von der FDP Thurgau und betraf die Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse. Die andere war vom Verein umverkehr eingereicht worden und verlangte, dass die Milliarden, welche für den Ausbau der Autobahnen gesprochen werden sollen, stattdessen in den Klimaschutz investiert werden.

In der Folge gab der Nationalrat auch grünes Licht für den **Verpflichtungskredit** zu den beschlossenen Ausbausritten sowie zur Planung von zukünftigen Vorhaben – wie etwa Vorstudien zur Glattalautobahn im Zürcher Oberland. Eine Minderheit Schneider Schüttel (sp, FR) aus der mitberichtenden Finanzkommission versuchte vergebens, den Rat davon zu überzeugen, gar nicht erst auf diesen dritten Teil der Vorlage einzutreten. Die Sozialdemokratin argumentierte, dass der Ausbau zu mehr Verkehr führen werde, das Auto insgesamt attraktiver mache und die Klima- und Umweltbelastung erhöhen werde. Die finanziellen Mittel sollten besser dazu verwendet werden, die Biodiversität zu stärken, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Zentren vom Verkehr zu entlasten. Den Nichteintretensantrag lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 83 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Die geschlossenen Fraktionen der SVP, der Mitte und der FDP konnten sich erfolgreich gegen die ebenso geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der Grünen durchsetzen. Der bundesrätliche Gesamtkredit für den Ausbau von CHF 4.354 Mia. versuchten die Minderheiten Töngi, Aebischer, Schlatter, Brenzikofer und Schaffner schliesslich gemäss ihren Streichungsanträgen im zweiten Teil der Vorlage zu kürzen – die Gesamtausgaben wären dabei auf zwischen CHF 2.481 Mrd. und CHF 4.181 zu liegen gekommen. Der Nationalrat wollte von diesen Streichungsvorschlägen indessen nichts wissen, sondern erhöhte den Verpflichtungskredit im Gegenteil konsequenterweise um die Kosten des hinzugefügten Ausbauprojekts in der Romandie und legte den Kredit bei CHF 5.265 Mrd. fest. Die GesamtAbstimmung passierte der Kredit mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei die GLP und die zwei EVP-Stimmen wieder mit der Ratslinken stimmten.

Zu guter Letzt standen im vierten Teil der Vorlage die Änderungen im **Netzbeschluss** zur Debatte. Vor allem Änderungen betreffend den Grossraum Zürich wurden hier beantragt. Der Bundesrat plante, den N1-Abschnitt «Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz» durch «Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse)» zu ersetzen. Eine Minderheit Schlatter versuchte hier erneut vergebens, ganz auf beide Varianten zu verzichten. Der N3-Abschnitt «Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)» sollte nach bundesrätlicher Ansicht ganz gestrichen werden. Ein Einzelantrag Haab (svp, ZH) wollte das «Zürcher Ypsilon», also die soeben genannten Einträge N3 «Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)» und N1 «Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz», hingegen beibehalten. Der Antrag für die Beibehaltung beider Abschnitte wurde jedoch mit 96 zu 85 Stimmen bei 3 Enthaltungen beziehungsweise mit 115 zu 74 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt, wobei nur die SVP-Fraktion und jeweils Teile der FDP- und Mitte-Fraktionen für die Beibehaltung stimmten. Bei der bestehenden Bestimmung zur N11 «Zürich-Nord – Kloten-Süd», die der Bundesrat nicht anpassen wollte, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH), dass zwei Abschnitte ergänzt werden. Der Netzbeschluss zur N11 sollte gemäss der Minderheit auch die Abschnitte «Kloten-Süd – Eglisau – Rafz – Solgen (Grenze)» sowie «Jestetten-Hardt (Grenze) – Schaffhausen-Süd (N4)» umfassen. Diese Minderheit erfuhr jedoch nur bei der geschlossenen SVP-Fraktion und wenigen weiteren Stimmen aus dem bürgerlichen Lager Zuspruch. Ein weiterer Antrag befasste sich zudem mit dem Raum Basel. Ohne dass der Bundesrat entsprechende Änderungen beantragt hatte, wollte eine Minderheit Aebischer den N2-Streckenabschnitt «Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese- Basel (Gellert) 1», welcher im geltenden Netzbeschluss aufgelistet war, durch «Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau» ersetzen und neu «Wiese – Basel (Gellert) 3» aufführen. Er wollte damit erreichen, dass nach dem Neubau des unterirdischen Rheintunnels gemäss dem Ausbauschritt 2023 die alte Autobahn zurückgebaut wird und dort anstelle von Asphalt wieder Grünflächen entstehen können. Diese Änderung lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 85 Stimmen ab, wobei die GLP-Fraktion den Rückbau begrüßte und sich geschlossen auf die Seite der Ratslinken stellte.

In der GesamtAbstimmung standen sich zwei geschlossene Blöcke gegenüber. Während die Fraktionen der SP und der Grünen die Gesamtvorlage ablehnten, nahmen alle anderen Fraktionen sie ebenso geschlossen an. Mit 122 zu 67 Stimmen überwies der Nationalrat den leicht modifizierten bundesrätlichen Entwurf an den Ständerat. Gemäss Berichten von SRF planten Grüne sowie der VCS im Nachgang der nationalrätlichen Debatte bereits, das Referendum gegen das Ausbauprojekt (Teil 2 der Vorlage) zu ergreifen.<sup>2</sup>



In der Herbstsession 2023 forderte SVP-**Nationalrat** Erich Hess (BE) in einer Motion, dass die **Autobahn A1** auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf **auf mindestens sechs Spuren ausgebaut** wird. Auf der Autobahn A1 komme es laut Hess durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, ausgelöst durch «massive und ungebremste Zuwanderung», fast täglich zu Verkehrsüberlastung und Staus. Dies führe nicht nur zu stark erhöhten Stautunden, sondern auch zu massiven volkswirtschaftlichen Kosten. Durch den Ausbau der A1-Teilabschnitte Bern-Zürich und Lausanne-Genf soll dieser Verkehrsüberlastung laut dem Motionär entgegengewirkt werden.

Verkehrsminister Albert Rösti begrüßte das Anliegen der Motion. Er unterstrich die hohen volkswirtschaftlichen Kosten aufgrund von Stautunden und verwies auf die negativen Auswirkungen des Ausweichverkehrs auf Kantons- und Gemeindestrassen. Im etappenweisen Ausbau der Nationalstrassen plane der Bundesrat auch unabhängig von dieser Motion den Ausbau überlasteter Teilstrecken der A1.

Kritisch äusserte sich in der Debatte im Nationalrat Marionna Schlatter. Ein Autobahnausbau würde laut ihr zu mehr Verkehr führen und im Widerspruch dazu stehen, dass die Schweiz bis 2050 Klimaneutralität erreichen wolle. Schlatter verwies zudem auf das voraussichtlich anstehende Referendum gegen den Ausbau der Nationalstrassen. Sie bat die Nationalratsmitglieder, die Motion abzulehnen, damit der Grundsatzentscheid zum Autobahnausbau abgewartet werden kann. Die Motion wurde mit knapper Mehrheit bei 94 zu 87 Stimmen und 4 Enthaltungen angenommen und an den Ständerat überwiesen. Die ablehnenden Stimmen kamen aus den Fraktionen der SP, der Grünen und der GLP, welche allesamt geschlossen gegen den Vorstoss stimmten.<sup>3</sup>

## Luftfahrt

Einen Tag, nachdem der Nationalrat im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.85 Mrd. für die Luftfahrt gesprochen hatte, beriet die grosse Kammer am 5. Mai 2020 als Zweitrat die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Ein Minderheitsantrag Schlatter (gp, ZH) beantragte Nichteintreten. Es sei unanständig, dem Parlament eine solche Vorlage in dieser Art und Weise vorzulegen: Sie hätte Informationen über die Verhandlungen mit der Flugbranche den Medien entziehen müssen und für eine anständige Vorbereitung des Geschäfts sei keine Zeit geblieben, begründete Nationalrätin Schlatter ihren Antrag. Der Rat trat mit 163 zu 28 Stimmen (5 Enthaltungen) dennoch auf die Vorlage ein. Die Fraktion der Grünen lehnte Eintreten geschlossen ab und erhielt Sukkurs von einer Stimme aus der SP.

Mit einer regelrechten Flut von Anträgen versuchten Parlamentsmitglieder der SP und Grünen in der Detailberatung, Klima-, Umwelt- und Lärmschutzanliegen einzubringen. So etwa sollten beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft werden dürfen, die bezüglich Emissionen auf dem neusten Stand der Technik seien; der gewerbsmässige Personentransport zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz sollte grundsätzlich verboten werden; Betriebskonzessionen für Flughäfen sollten nur vergeben werden können, wenn diese eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhielten, oder Flughäfen sollten mit einem Ausbaustopp belegt werden, bis der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Flugverkehrs auf ein Drittel des Referenzjahrs 2018 gesunken sei. All diesen und weiteren ähnlichen Anträgen war kein Erfolg beschieden: Bürgerliche und Mitteparteien folgten dem Bundesrat und wiesen darauf hin, dass diese dringliche Änderung nicht der Ort sei, um diese Anliegen einzubringen. Eingang in die Vorlage fanden jedoch zwei Ergänzungen, die gegenüber der bundesrätlichen Fassung noch stärker betonten, dass der Bundesrat für jede Gewährung von Hilfe hinreichende Sicherheiten einzufordern habe.

Gegen den Widerstand von Grünen und SP nahm der Nationalrat die Vorlage mit 133 gegen 60 Stimmen (3 Enthaltungen) an.

Am Nachmittag des gleichen Tages beriet der Ständerat die Differenzen. Über Mittag hatte die KVF-SR getagt, um ihrem Rat einen Antrag bezüglich der Differenzen stellen zu können. Die Kommission stimmte in der ersten Differenz dem Nationalrat zu, schlug aber in der zweiten Differenz die Streichung eines Satzes und die Umformulierung eines weiteren Satzes vor: Dies, um den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Gewährung von Unterstützung bei aller Vorsicht nicht zu stark einzuschränken. Der Rat folgte diesen Anträgen der Kommission und spielte damit den Ball zurück an den Nationalrat, der noch am selben Nachmittag erneut über die Vorlage beriet.

Im Nationalrat war die Formulierung des Ständerats unbestritten, die Vorlage war damit bereinigt.<sup>4</sup>

## MOTION

DATUM: 17.06.2021

BERNADETTE FLÜCKIGER

## Post und Telekommunikation

Die FDP.Libérale-Fraktion reichte im Mai 2020 eine Motion ein, in der sie die notwendigen Rahmenbedingungen für einen **raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes** einforderte. Damit soll es den Telecom-Anbietern ermöglicht werden, bis 2024 ein hochwertiges, aber kostengünstiges nationales 5G-Netz zu errichten. Die dafür notwendigen Massnahmen seien bereits im entsprechenden Bericht der Arbeitsgruppe «Mobilfunk und Strahlung» vorgestellt worden, erklärte die Partei. Zudem solle der Bundesrat die Bevölkerung angemessen und transparent über den Mobilfunk-Standard 5G informieren. Denn dieser berge ein grosses Potenzial, namentlich in den Bereichen E-Health, autonome Fahrzeuge oder auch bei der Drohnentechnologie.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Diese wurde in der Herbstsession 2020 durch Marionna Schlatter (gp, ZH) bekämpft. Im Rahmen der Nationalratsdebatte zum Vorstoss in der Sommersession 2021 erläuterte FDP-Sprecher Wasserfallen (fdp, BE) noch einmal die Vorteile dieser Technologie. Er räumte aber auch ein, dass der derzeitige Strahlengrenzwert für Mobilfunkantennen leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung getragen werden solle. Für Marionna Schlatter kam ebendiese Anhebung der Grenzwerte nicht in Frage. Das Parlament habe dies bereits zwei Mal abgelehnt (Mo. 16.3007 und Mo. 18.3006), und auch ein Grossteil der Bevölkerung wolle dies nicht. Auch sei die Forschung über die Auswirkungen einer hohen Strahlenbelastung noch nicht genügend weit fortgeschritten. Die Mehrheit des Nationalrates stellte sich in der Abstimmung hinter die FDP.Libérale-Fraktion und nahm den Vorstoss mit 97 zu 76 Stimmen, bei 18 Enthaltungen, an. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossenen stimmenden Grünen- und SP-Fraktionen sowie von einzelnen Mitglieder der Mitte-, der GLP- sowie der SVP-Fraktionen.<sup>5</sup>

---

1) AB NR, 2022, S. 288 ff.

2) AB NR, 2023, S. 920 ff.; AB NR, 2023, S. 939 ff.; AB NR, 2023, S. 948 ff.; Medienmitteilung FK-NR vom 31.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 18.4.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23; SRF online vom 30.5.23; 24H, CdT, Lib, TA, 31.5.23; Republik, SGT, 1.6.23; AVF, 3.6.23

3) AB NR, 2023, S. 1514f.; Mo. 23.3346

4) AB NR, 2020, S. 451 ff.; AB NR, 2020, S. 521; AB SR, 2020, S. 253 ff.

5) AB NR, 2021, S. 1425 ff.