

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Töngi, Michael (gp/verts, LU) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
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, 2019 – 2023.
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	7
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	9
Post und Telekommunikation	10

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Kommission für den Eisenbahnverkehr
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Commission des chemins de fer
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2021 als Zweitrat mit dem **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**. Kommissionssprecherin Katja Christ (glp, BS) stellte die Vorlage vor. Sie ging ebenfalls auf das Projekt Cargo sous terrain (CST) ein, betonte aber, dass es sich beim vorliegenden Gesetzesentwurf nicht um eine Spezialgesetzgebung für CST handle: «Die Vorlage ist ein Ermöglichungsgesetz und hat zum Ziel, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb weitgehend unterirdischer, kantonsübergreifender Gütertransportanlagen und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen zu regeln.» Die Nationalrätinnen und Nationalräte, die sich im Plenum äusserten, sprachen dennoch insbesondere über CST und deckten dabei ein breites Spektrum von Meinungen ab. Neben der Grünliberalen Barbara Schaffner (glp, ZH), die von einer Chance sprach, um die Warenströme zu überdenken und «schlussendlich die Belastungen durch den Warentransport zu minimieren», empfahl auch Michael Töngi (gp, LU) im Namen der Grünen Partei, die Vorlage anzunehmen. Er betonte aber auch, dass die schiere Menge an versendeten Gütern ein Problem darstelle. Diese Menge müsse kleiner werden, während die dennoch versendeten Güter von fossil angetriebenen auf fossilfrei angetriebene Fahrzeuge verlagert werden solle. Hingegen äusserten Christian Wasserfallen (fdp, BE) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit von CST. Wasserfallen kritisierte, dass bis heute nicht klar sei, wie die Bepreisung der Güter, die transportiert werden sollen, vorgenommen werden soll. Eintreten war indessen bei allen Fraktionen unbestritten.

In der Detailberatung wurden einige Minderheitsanträge behandelt, die aber allesamt abgelehnt wurden: Die Minderheitsanträge Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Pult (sp, GR) verlangten, dass der Strom für den unterirdischen Transport der Güter aus erneuerbaren Energiequellen stammen müsse. Des Weiteren lagen vier Minderheitsanträge Bregy (cvpo, VS) vor, welche die Grundeigentümerinnen und -eigentümer bei Enteignungen besserstellen wollten. Trotz Ablehnung der Minderheitsanträge schuf der Nationalrat durch die Annahme von einigen Mehrheitsanträgen Differenzen zum Ständerat; so etwa beim Enteignungsverfahren, wo die grosse Kammer beschloss, dass Enteignungen erst stattfinden können, wenn dadurch die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe nicht markant negativ tangiert werden. Eine andere Differenz schuf der Nationalrat auch bezüglich der Frage, ob die RailCom über Streitigkeiten zur Preisberechnung entscheiden soll oder nicht. In der an die Detailberatung anschliessenden Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat mit 137 zu 34 Stimmen (bei 15 Enthaltungen) für Annahme des Entwurfes aus. Die ablehnenden Stimmen und die Enthaltungen stammten überwiegend von Mitgliedern der SVP-Fraktion.¹

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbaustritt 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten.

Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor.

Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschnitt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grossen Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde.

Bei der Debatte des Ausbauschnittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse in den Ausbauschnitt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher-Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergstunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbauschnitt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher-Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2019
NIKLAUS BIERI

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

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

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.³

POSTULAT

DATUM: 30.05.2023
MARCO ACKERMANN

Im Rahmen der Beratungen des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2023 der Nationalstrassen behandelte der Nationalrat im Sommer 2023 ein Postulat seiner KVF-NR für eine **Korridorstudie zur A2 nach Italien**. Der Vorstoss verlangte die Ausarbeitung eines Berichts für mögliche Szenarien für die Nationalstrasse N24 von Stabio (TI) nach Gaggiolo (Italien). Die internationale Strassenachse erzeuge heute viel Ausweichverkehr und sie solle als Alternative zum zentralen Grenzübergang der Autobahn A2 Chiasso-Brogeda geprüft werden. Eine Verlängerung der Autobahn und ein Anschluss an die Halbautobahn auf der italienischen Seite sollte nicht ausgeschlossen werden, so die Kommission in ihrer Begründung. Aufgrund der starken Belastung des Grenzübergangs in Chiasso und des erwähnten Ausweichverkehrs zeigte sich der Bundesrat mit dem Anliegen einverstanden. Der Nationalrat nahm das Postulat in der Folge entgegen einer Minderheit Töngi (gp, LU) mit 142 zu 68 Stimmen an. Die Fraktionen der SP und der Grünen stimmten geschlossen gegen das Postulat, weil sie einen Ausbau der Nationalstrassen ablehnten.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 30.05.2023
MARCO ACKERMANN

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 Ausbauvorhaben 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 Ausbauschnitten sowie zur Planung von zukünftigen Vorhaben – wie etwa Vorstudien zur Glatttalautobahn 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 (Pfingstweidstrasse)» 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 Ausbauschrift 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.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2023
LENA BALTISSER

Der **Nationalrat** machte sich in der Herbstsession 2023 als Erstrat an die Beratung der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)**. Die KVF-NR schlug ihrem Rat drei Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. Erstens sollte explizit im Gesetz festgehalten werden, dass der nicht-gewerbliche grenzüberschreitende Transport von Werkzeug und Material durch Handwerkerinnen und Handwerker nicht der Lizenzpflicht untersteht. Zweitens sprach sich die KVF-NR gegen den Vorschlag des Bundesrats aus, dass die Voraussetzung der Zuverlässigkeit für die Zulassung als Strassentransportunternehmen von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung ausgeweitet werden soll; die Norm wäre aus Sicht der Kommissionmehrheit unverhältnismässig und würde insbesondere kleine Unternehmen belasten. Drittens schlug die Kommission vor, dass im nicht-öffentlich zugänglichen Teil des geplanten Registers der Strassentransportunternehmen eine Kategorie zur Risikoeinstufung aufgenommen wird. Das Risikoeinstufungssystem sollte dabei auf bisher erfolgten Regelverstössen gegen die EU-Richtlinie für die Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen basieren. Die Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) und Storni (sp, TI) unterstrichen zudem die Wichtigkeit der Vorlage für den fairen Wettbewerb im Strassenverkehr, für die Harmonisierung der Zulassungsbewilligungen als Strassentransportunternehmen mit EU-Normen sowie für die Bekämpfung von Briefkastenfirmen. Eintreten wurde ohne Gegenantrag beschlossen, in der Detailberatung lagen jedoch verschiedene Minderheitsanträge vor.

Im ersten Teil der Vorlage, welche die **Lizenzierung von Lieferwagen ab 2.5 Tonnen** neu regelte, lagen zwei Minderheitsanträge vor. Die erste Minderheit sprach sich gegen den Präzisierungsvorschlag der KVF-NR aus, welcher den grenzüberschreitenden Material- und Werkzeugtransport von Handwerkerinnen und Handwerkern aus der Lizenzpflicht ausschliessen wollte. Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) führte dazu aus, dass das Gesetz bereits klar genug sei und es keiner zusätzlichen Präzisierung bedürfe. Bundesrat und Verwaltung hätten der Kommission versichert, dass die entsprechenden Unternehmen auch im bundesrätlichen Textentwurf nicht unter die neue Lizenzpflicht fallen würden. Der zweite Minderheitsantrag forderte die Streichung einer Ausnahme: Der Bundesrat sah in seinem Gesetzesentwurf vor, dass Transportunternehmer mit Fahrzeugen zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen, deren Güterbeförderung nur in der Schweiz stattfindet, von der Lizenzpflicht ausgenommen werden. Minderheitssprecher Michael Töngi (gp, LU) erklärte, dass Fahrerinnen und Fahrer auch im schweizweiten Transportgewerbe oftmals unter schlechten Arbeitsbedingungen arbeiten würden, was durch die Ausweitung der Lizenzpflicht verbessert werden könnte. Sowohl die Kommissionmehrheit als auch Bundesrat Albert Rösti sprach sich gegen den Antrag aus. Der administrative Aufwand wäre laut Rösti massiv, wenn nicht nur grenzüberschreitende, sondern auch ausschliesslich in der Schweiz tätige Unternehmen unter die Lizenzpflicht fallen würden. Die grosse Kammer stellte sich schlussendlich in diesem ersten Teil der Vorlage jeweils hinter die Meinung der Kommissionmehrheit und lehnte die beiden Minderheitsanträge mit 120 zu 69 Stimmen ohne Enthaltung bzw. 107 zu 82 Stimmen mit einer Enthaltung ab.

Im zweiten Teil der Vorlage, deren Ziel die **Unterbindung von Briefkastenfirmen** war, wollte eine Minderheit Töngi wie der Bundesrat – aber anders als die Kommissionmehrheit – eine Ausweitung der Zulassungsbedingung der Zuverlässigkeit von den operativ tätigen Verkehrsleitenden auf die Personen der Geschäftsführung. Der Minderheitsantrag Töngi blieb jedoch erfolglos: Der Nationalrat sprach sich mit 105 zu 85 Stimmen ohne Enthaltung für die Streichung der erweiterten Zulassungsbedingung

aus.

Der dritte Teil der Vorlage sah unter anderem die **Schaffung eines international vernetzbaren Registers der Strassentransportunternehmen** vor. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) forderte die Streichung von zwei im Register geforderten Angaben: der Anzahl der im Vorjahr im Unternehmen beschäftigter Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens. Giezendanner ergänzte dazu, dass die Anbindung an das ERRU nicht vollumfänglich geschehen müsse. Der Antrag fand im Rat jedoch keine Mehrheit; die grosse Kammer folgte der Kommissionsmehrheit und sprach sich mit 106 zu 82 Stimmen ohne Enthaltung für den Entwurf des Bundesrats aus. Weiter empfahl eine Minderheit Fluri (fpd, SO) die von der KVF-NR vorgeschlagene Einführung eines Risikoeinstufungssystems aus dem Register der Strassentransportunternehmen zu streichen. In Anbetracht einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580) und der bereits bestehenden polizeilichen Instrumente zur Einschätzung der Fehlbarkeit von Transportunternehmen müsse die EU-Norm nicht übernommen werden. Bundesrat Röstli sprach sich ebenfalls gegen den Kommissionsantrag aus. Das Risikoeinstufungssystem würde laut dem ASTRA keinen Mehrwert mit sich bringen. In der Abstimmung fiel das Resultat schlussendlich ähnlich knapp aus wie in der Kommission, wo es einen Stichentscheid des Kommissionspräsidenten gebraucht hatte. Der Nationalrat stellte sich jedoch anders als die Kommissionsmehrheit mit 98 zu 92 Stimmen ohne Enthaltung hinter den Minderheitsantrag und den Bundesrat, womit das Risikoeinstufungssystem nicht in das Register aufgenommen wurde.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 191 Stimmen ohne Enthaltung einstimmig gutgeheissen und mit den zwei Anpassungen – der Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Handwerkstransporte und der Nichtunterstellung der Personen der Geschäftsleitung unter das Kriterium der Zuverlässigkeit – an den Ständerat überwiesen. Der Nationalrat genehmigte zudem die Abschreibung besagter Motion Storni, die der Bundesrat mit der beratenen Vorlage als erledigt ansah.⁶

Eisenbahn

Ein neuer **unterirdischer Durchgangsbahnhof Luzern** (DBL) soll Engpässe am bestehenden Kopfbahnhof (bedingt durch die zweigleisige Zufahrtsstrecke Gütsch, das Gleisfeld vor dem Bahnhof, die bestehenden Perronlängen und die einspurige Zufahrtsstrecke entlang des Rotsees in Richtung Zug/Zürich/Tessin) beheben und Möglichkeiten für künftige Angebotsausbauten schaffen, so die Vision von SBB und BAV. Das Projekt beinhaltet den Bau einer unterirdischen Perronhalle mit vier Gleisen und zwei Zufahrtstunneln: Ein erster, der rund 2 Kilometer lange Neustadttunnel, soll dabei den neuen Tiefbahnhof mit der bestehenden Zufahrt verbinden und ein zweiter, der knapp 4 Kilometer lange und teilweise das Seebecken unterquerende Dreilindentunnel, soll den direkten Anschluss an die Linie in Ebikon (LU) in Richtung Zug/Zürich und Tessin schaffen. Kostenschätzungen für das Megaprojekt beliefen sich auf rund CHF 3.3 Mrd., mit zusätzlichen Kosten für ergänzende Anpassungen auf Zufahrtsstrecken. Die Finanzierung des voraussichtlich 11 bis 13 Jahre dauernden Baus soll durch den BIF erfolgen. Eine definitive Entscheidung über den Bau des Bahnhofs wird das Bundesparlament im Rahmen der Botschaft 2026 fällen, und ein Baustart wurde frühestens für Anfang der 2030er Jahre in Aussicht gestellt.

Grundstein für das Projekt «Knoten Luzern» bildete unter anderem eine kantonale Volksabstimmung zur Finanzierung des Vorprojekts Tiefbahnhof mit CHF 20 Mio., welche von der Luzerner Stimmbevölkerung im Jahr 2009 mit fast 75% Ja-Anteil angenommen worden war. Das Projekt sah damals noch einen Tiefbahnhof (Sackbahnhof) mit nur einem Zufahrtstunnel von Ebikon (LU) her kommend mit möglicher Erweiterung vor, wurde aber später vom Bund zu einer Durchmesserlinie erweitert. Im Jahr 2013 stimmte das eidgenössische Parlament im Rahmen des Ausbaus schliesslich einer Projektierung des Bahnhofs für CHF 85 Mio. zu und bestätigte 2019 im Rahmen des Ausbaus des Jahrhundertsprojekts 2035 die Planung des «Jahrhundertprojekts für den öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Mobilität in der Zentralschweiz», wie es die Stadt Luzern nannte.

Im Frühling 2023 schloss die SBB das Vorprojekt ab und plante in Zusammenarbeit mit dem BAV mögliche **Realisierungsabfolgen für die verschiedenen Elemente – Neustadttunnel, Tiefbahnhof und Seetunnel/Dreilindentunnel** – des Baus. Diese sogenannte Überprüfung der Realisierungsabfolgen sorgte in den Luzerner Medien im

Frühjahr 2023 für Wirbel. Der Bundesrat hatte nämlich unter anderem eine Studie in Auftrag gegeben, um zu **prüfen, ob das Projekt sinnvollerweise in mehreren Etappen realisiert werden solle** anstatt als Ganzes. Konkret würde dies bedeuten, dass der Bundesrat dem Parlament mit der nächsten Botschaft zum Bahnausbau – der Botschaft 2026 – möglicherweise nur einen Teil des Projekts, nämlich einen Tiefbahnhof mit nur einem Zufahrtsstollen, zur Umsetzung vorlegen würde. Ein Entscheid über eine Etappierung des Projekts durch das BAV werde gemäss Medien Ende 2023 erwartet. Nationalrätin Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) zeigte sich über mögliche Verzögerungen empört, reichte diesbezüglich eine Interpellation ein und forderte den Bundesrat dazu auf, das Projekt als Ganzes voranzutreiben, wie es die Regierung 2020 in einer Antwort auf eine Interpellation von Michael Töngi (gp, LU) noch vorgesehen hatte. Auch Peter Schilliger (fdp, LU) wollte vom Bundesrat wissen, ob dieser die Zentralschweiz mit «Häppchen» (Luzerner Zeitung) zufriedenstellen wolle. Weiter zeigten sich auch Erich Ettlin (mitte, OW) und der Luzerner Regierungsrat Fabian Peter (LU, fdp) in den Medien mit der Situation unzufrieden. Auf eine Interpellation von Leo Müller (mitte, LU) gab der Bundesrat zu bedenken, dass die lange Bauzeit von über zehn Jahren eine «rollende Planung» – also eine Etappierung des Projekts – als logische Folge mit sich bringe. Das BAV erklärte zudem gegenüber der Luzerner Zeitung, dass mit einer solchen Etappierung das Ziel, einen «raschen Kundennutzen mit einem finanzierbaren Infrastrukturelement zu ermöglichen», möglicherweise besser und früher erreicht werden könne. Andere Bauprojekte, etwa der Knoten Basel, stünden zudem ebenfalls an und die beschränkten finanziellen Mittel müssten effizient eingesetzt werden. Die zweite Etappe des Luzerner Projekts könnte vom Parlament allenfalls im Jahr 2030 bewilligt werden, erklärte die Luzerner Zeitung die Sicht des Bundesamtes weiter.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2023
LENA BALTISSE

In der Wintersession 2023 beriet die grosse Kammer als Erstrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** inklusive einer Anpassung im Finanzierungsmodell des Autoverlads. Für die KVF-NR erläuterte Michael Töngi (gp, LU), dass sich die Kommissionsmehrheit vorbehaltlos hinter den bundesrätlichen Entwurf gestellt habe. Drei Aspekte hatten laut Töngi aber Anlass zur Debatte gegeben: der Systemwechsel in der Finanzierung des Rollmaterials, die Frage nach der Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Autoverlads am Simplon und diejenige der Höhe des Zusatzkredits.

Nachdem Eintreten ohne Gegenantrag beschlossen worden war, lagen dem Nationalrat zur Frage der Finanzierung des Autoverlads sowie, damit verbunden, zur Frage der Höhe des Zusatzkredits zwei Minderheitsanträge vor. Die Minderheit I Bregy (mitte, VS) forderte, dass der Autoverlad am Simplon ebenfalls in die Botschaft aufgenommen und der Zusatzkredit entsprechend um CHF 6 Mio. erhöht wird. Die Kommissionsmehrheit hatte sich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen diesen Antrag ausgesprochen, da der Simplonpass ganzjährig befahrbar sei und die Alternativroute via Autoverlad somit keine klare Erschliessungsfunktion von nationaler Bedeutung habe. Die Minderheit II Candinas (mitte, GR) forderte, dass der Zusatzkredit einerseits um den Autoverlad am Simplon und andererseits um CHF 12 Mio. für die bereits einbezogenen Verlade erhöht wird. Im Rahmen der Kommissionsanhörung seien von den beiden Autoverladen Löttschberg und Furka zusätzliche Kosten in der Höhe von CHF 4 bzw. 8 Mio. geltend gemacht worden. Diesem Mehraufwand wollte der Minderheitsantrag Candinas Rechnung tragen. Diverse Stimmen meldeten im Parlament ihr Erstaunen über den erst nachträglich angemeldeten Mehrbedarf sowie die unpräzise Einschätzung der notwendigen Mittel durch die Verwaltung an. Auch Bundesrat Albert Rösti lehnte den Minderheitsantrag Candinas ab, da das BAV zum aktuellen Zeitpunkt keine Plausibilisierung des Mehraufwands vornehmen könne, die Bundesfinanzen knapp seien und der Zusatzkredit auch zu einem späteren Zeitpunkt noch erweitert werden könne. In der ersten Abstimmung standen sich die Kommissionsmehrheit und die Minderheit Bregy gegenüber, wobei sich der Nationalrat mit 101 zu 87 Stimmen bei 3 Enthaltungen hinter den Minderheitsantrag stellte. Gegen die Minderheit Bregy stellten sich die Fraktionen der FDP, GLP und SVP jeweils grossmehrheitlich. Das Anliegen der weiter gehenden Minderheit Candinas unterlag in der Folge mit 123 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen die Minderheit Bregy, wobei die Minderheit Candinas fast ausschliesslich bei den geschlossen auftretenden Fraktionen der SP und der Mitte Unterstützung fand.

In allen anderen Punkten folgte der Nationalrat den Anträgen der KVF-NR bzw. dem bundesrätlichen Vorschlag. Um den Anliegen der Unternehmen Rechnung zu tragen, deren Rollmaterial fortan nicht mehr durch den Bund finanziert werden soll – ein

Umstand, der in der Kommission ebenfalls zu Diskussionen geführt hatte – hatte die KVF-NR im Vorfeld eine Kommissionsinitiative eingereicht. Die Kommissionsinitiative fordert die Einführung einer Solidarbürgschaft des Bundes zugunsten des Autoverlads analog zu jener im regionalen Personenverkehr.

Nach Annahme der Ausgabenbremse (mit 114 zu 75 Stimmen bei 2 Enthaltungen) sprach sich der Nationalrätin in der **Gesamtabstimmung** mit 189 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Annahme des Entwurfes aus. Somit ging das Geschäft mit einer Anpassung – der Aufnahme des Autoverlads am Simplon – an den Ständerat.⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2019 reichten die Nationalrätinnen und Nationalräte Candinas (cvp, GR; 19.4443), Graf-Litscher, (sp, TG; 19.4444), Schaffner (glp, ZH; 19.4445) sowie Töngi (gp, LU; 19.4446) je eine gleichlautende Motion zur **Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr** ein. Sie forderten den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan zur Steigerung des ÖV-Anteils zu erstellen, da das CO2-Reduktionsziel des Bundesrates von netto null bis 2050 nur so erreicht werden könne. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motionen. Nachdem diese in der Sommersession 2020 von Walter Wobmann (svp, SO) bekämpft worden waren, kamen sie ein Jahr später – in der Sommersession 2021 – in den Nationalrat. Dort argumentierte Wobmann, dass der öffentliche Verkehr nicht gegen andere Verkehrsträger ausgespielt werden solle. Ausserdem werde der öffentliche Verkehr bereits stark subventioniert. Schliesslich wies Wobmann darauf hin, dass auch der Privatverkehr immer umweltfreundlicher werde. In der Abstimmung votierten neben der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion auch die meisten Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motionen. Die Mehrheit der grossen Kammer stellte sich aber hinter das Anliegen der Motionäre und nahm die Vorstösse an.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2023
LENA BALTISSER

Nachdem der Ständerat in der Herbstsession 2023 als Zweitrat die **Botschaft zum vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** behandelt hatte, beugte sich der **Nationalrat** noch in derselben Session über eine erste Runde der **Differenzbereinigung**. Zur Debatte stand dabei die vom Nationalrat in der ersten Runde befürwortete Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco in den bundesrätlichen Entwurf, wogegen sich der Ständerat gestellt hatte.

Die KVF-NR hatte in Anbetracht des Beschlusses der kleinen Kammer beantragt, den Wortlaut des Einzelantrags Herzog (sp, BS) aus dem Ständerat in den bundesrätlichen Entwurf zu übernehmen. Laut Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) sei die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Projekts weitgehend unbestritten. Durch die vorgeschlagene Änderung könne der Kanton Tessin sein Projekt nachträglich zur Prüfung einreichen. Eine Botschaft des Bundesrats zum Projekt wird laut Fluri anschliessend nur dann erstellt, wenn das Projekt drei Bedingungen erfülle: Erstens müssten flankierenden Massnahmen zugunsten des öffentlichen und Langsamverkehrs in die Planung aufgenommen werden, zweitens dürften die Kosten für den Strassentunnel die freigegebenen Mittel aus den bereits umgesetzten oder geplanten Generationen des Programms nicht überschreiten und drittens müsse der Kanton Tessin das Projekt so weit ausarbeiten, dass das Vorhaben ohne die Verpflichtungskredite nicht weiter geplant und umgesetzt werden könne. Zu Gunsten des Strassentunnels meldete sich auch der Tessiner SP-Nationalrat Bruno Storni zu Wort. Laut Storni sei die Planung des Projekts bereits weit fortgeschritten und der Baubeginn für 2026/27 geplant. Würde der Tunnel nun nicht in die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehr aufgenommen, käme es zu beachtlichen Bauverzögerungen, da der Tessiner Kantonsrat somit erst mit der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr eine konkrete Botschaft zum Bau des Tunnels fassen könnte.

Eine Kommissionsminderheit beantragte dagegen aus formalen Gründen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco aus der Vorlage zu streichen. Die Minderheit würde das Projekt laut Michael Töngi (gp, LU) aber unterstützen, sobald es korrekt eingegeben werde. Auch Bundesrat Albert Rösti sprach sich weiterhin gegen die Aufnahme des Strassentunnels in die Vorlage aus. Die Notwendigkeit des Projekts sei unbestritten aber der Baustart würde mit einer Aufnahme des Projekts in die fünfte Generation des Programms Agglomerationsverkehr nur wenig verzögert. Zudem sollte laut Rösti verhindert werden, dass der vierjährige Prozess des Programms unterbrochen wird und zukünftig alle Kantone Zusatzbotschaften ausserhalb des ordentlichen Rahmens des

Programms Agglomerationsverkehr fordern können. Verschiedene Fragen wurden zudem zum Vergleich des Strassentunnels Moscia-Acapulco mit der Umfahrung Oberburg laut. Während die Kommissionsminderheit und Bundesrat Röstli angaben, dass die Situation rund um die Aufnahme der Projekte zu verschieden sei, um das Vorgehen der dritten Generation des Programms für den Tessiner Tunnel zu übernehmen, sah Bruno Storni durchaus Parallelen zwischen den beiden Projekten. Die Planung des Strassentunnels sei zwar noch nicht konkret eingereicht worden, die Rahmenbedingungen des Bauvorhabens wie beispielsweise der Standort, die Länge oder das ungefähre Budget seien aber in der mittlerweile drei Jahre andauernden Planung beschlossen worden. Schlussendlich stellte sich eine grosse Mehrheit des Nationalrats hinter den Strassentunnel Moscia-Acapulco. Der Mehrheitsantrag zur Aufnahme des Projekts wurde mit 130 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen gutgeheissen, womit das Geschäft zur erneuten Prüfung an den Ständerat überwiesen wurde.¹⁰

Post und Telekommunikation

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.08.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2022 lancierte ein Komitee, in dem unter anderem aktive und ehemalige Politikerinnen und Politiker der Grünen, der SP und der SVP vertreten waren, die **Saferphone-Initiative**. Diese soll einen besseren Schutz vor Mobilfunkstrahlung gewährleisten. Die Initiative forderte insbesondere den Einsatz emissionsarmer Technologie sowie die Festlegung tieferer Strahlungsgrenzwerte. Grundsätzlich sollte die Versorgung mit Fernmeldediensten über das Kabelnetz erfolgen. Sollte die Volksinitiative angenommen werden, müsste die Bundesversammlung innerhalb von drei Jahren ein Ausführungsgesetz erarbeiten. Bis dahin dürften nur Frequenzen genutzt werden, «die innerhalb der bis zum 31. Dezember 2021 konzessionierten Frequenzbänder liegen». Zudem dürfe die vorsorgliche Emissionsbegrenzung gemäss NISV nicht gelockert werden. Die Sammelfrist dauert bis 13. März 2024.

Michael Töngi (gp, LU), Mitglied des Initiativkomitees und Nationalrat der Grünen, argumentierte, dass sich die Initiative nicht gegen die 5G-Technologie richte. Der Druck durch eine Initiative sei aber nötig, da die Mobilfunkbetreibenden sich stark für höhere Grenzwerte einsetzten. Wie Le Temps berichtete, bereite die Initiative den Mobilfunkbetreibenden tatsächlich Sorge. So liess sich eine anonyme Quelle mit der Befürchtung zitieren, dass diese Initiative den technologischen Fortschritt einfrieren werde.

Die Delegiertenversammlung der Grünen Schweiz beschloss im August 2022 die Unterstützung für die Saferphone-Initiative; es gab aber innerhalb der Partei durchaus Diskussionen darüber. So kritisierte beispielsweise Rahel Ruch vom Grünen Bündnis Bern den Verein Frequentia, der hinter dieser Initiative stand. Exponentinnen und Exponenten dieses Vereins seien bereits mehrfach durch verschwörungstheoretische und antisemitische Äusserungen aufgefallen. Das Initiativkomitee reagierte darauf und liess im September 2022 verlauten, dass es einen neuen Trägerverein gründen werde, der die Organisation der Unterschriftensammlung von Frequentia übernehmen wird.

Am 12. Dezember 2022 gab die Bundeskanzlei bekannt, dass die Initiative vorzeitig und mit nur einer gültigen Stimme eingereicht worden ist; die Initiative scheiterte somit bereits im Sammelstadium. Das Initiativkomitee begründete den Abbruch der Unterschriftensammlung und somit den Rückzug der Initiative mit dem Umstand, dass es nicht gelungen sei, einen eigenständigen Trägerverein aufzubauen. Das Anliegen behalte jedoch seine Relevanz und werde mit anderen Instrumenten weiterverfolgt.¹¹

1) AB NR, 2021, S. 1721 ff.

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

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

4) AB NR, 2023, S. 948

5) 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

6) AB NR, 2023, S. 1518 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.8.23

7) Bericht an Stimmberechtigte LU vom 29.9.09; Ip, 20.4601; Ip, 22.4342; Ip, 22.4372; Ip, 22.4421; Ip, 22.4429; Ip, 23.3379; Ip, 23.3418; Resultate Volksabstimmung LU vom 29.11.09; Website BAV zu Bahn-Ausbauprogramme; Website Durchgangsbahnhof Luzern; Website Komitee Durchgangsbahnhof Luzern; Website SBB zu DBL; Website Stadt Luzern; LZ, 22.7.17, 10.1., 13.1.18, 16.12., 18.12.20, 20.1., 20.2., 17.3., 7.5., 7.7., 21.8., 11.9., 21.9., 1.10., 16.10., 29.10.21, 17.3., 19.3., 9.5., 1.10., 26.11., 20.12.22, 1.2., 4.2., 10.3., 12.5., 13.5.23; LZ, NZZ, 1.6.23

8) AB NR, 2023, S. 2545 ff.

9) AB NR, 2021, S. 1420 ff.

10) AB NR, 2023, S. 1847ff.

11) BBl, 2022 2135; Medienmitteilung BK vom 12.12.22; Medienmitteilung Saferphone-Initiative vom 20.9.22; Medienmitteilung Saferphone-Initiative vom 6.12.22; NZZ, 20.8.22; Blick, 26.8., 30.8.22; 24H, CdT, LT, Lib, 13.9.22; WOZ, 22.9.22