

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Strassenverkehr
Akteure	Müller, Walter (fdp/plr, SG) NR/CN, Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DETEC
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
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Strassenverkehr, 2007 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	11
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg

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

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.³

POSTULAT
DATUM: 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.⁴

BUNDES RATSGESCHÄFT
DATUM: 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 Vignettenpreiserhöhung 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 Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate 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 ⁵

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.⁶

POSTULAT
DATUM: 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.⁷

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.⁸

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil national a décidé de donner suite à une motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Il a également approuvé une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le Conseil fédéral d'intervenir auprès des autorités autrichiennes afin de **défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Dans la mesure où il vise à modérer le transit dans la région de Bregenz (A), ce projet du gouvernement du Land du Vorarlberg et du Ministère autrichien des transports va générer une importante hausse du volume de trafic dans les zones transfrontalières, notamment à Diepoldsau (SG).⁹

MOTION
DATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques.¹⁰

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.¹¹

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.¹²

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.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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 Kommissionsprecher 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.¹⁸

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 Abstimmungsresultat von 114 zu 61 Stimmen (0 Enthaltungen) entfielen alle Gegenstimmen auf die Volkspartei.¹⁹

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.²⁰

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.²¹

MOTION

DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** fordert eine Motion von Nationalrat Müri (svp, LU), die schon 2014 eingereicht worden war, jedoch erst im Juni 2016 im Nationalrat behandelt wurde. Müri verweist auf "Frust", "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 Anschlusssystems 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 Röthlisberger und unterbreitete der kleinen Kammer schliesslich eine abgeänderte Motion. Im Dezember 2016 erläuterte Olivier Français (fdp, VD) die modifizierte Fassung für die Kommission. Die Kommission hielt fest, dass die Motion Müri 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.²²

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.²³

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 Mindestdauer 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 Alkoholverkehrssperren 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.²⁴

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 (cyp, 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.²⁵

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.²⁶

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.²⁷

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.²⁸

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.²⁹

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 begrüßte den Antrag auf Zustimmung, die Motion mache Sinn. Diese wurde vom Rat ohne weitere Diskussion angenommen.³⁰

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.³¹

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.³²

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.³³

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 guthiesse, 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.³⁴

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 Personenkraftwagen 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.³⁵

Eisenbahn

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 Umschlagsanlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden sollte, 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.³⁶

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 Segnungszeremonie eingeladen worden.³⁷

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.³⁸

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.³⁹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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.⁴⁰

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.⁴¹

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 Kompetenzenordnung 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.⁴²

1) AB NR, 2015, S. 335f.

2) AB NR, 2015, S. 336f.

3) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.

4) AB SR, 2012, S. 508.

5) 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".

6) BBl, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235

7) AB NR, 2014, S. 652 ff.

8) AB NR, 2018, S. 295 ff.; Bericht BR vom 01.12.2017

9) BO CN, 2007, p. 2061 (Triponez) et 2062 (Walter Müller).

10) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)

11) AB NR, 2012, S.822.

12) AB NR, 2012, S. 939

13) AB NR, 2013 S. 1719.

14) AB NR, 2013, S. 1732.

15) AB SR, 2014, S. 341 f.

16) AB SR, 2014, S. 331 f.

17) AB SR, 2015, S. 201 f.

18) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.

19) AB NR, 2016, S. 1255 ff.; AB SR, 2016, S. 199 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR

20) AB NR, 2016, S. 1466 f.

- 21) AB NR, 2016, S. 1475 f.
- 22) AB NR, 2016, S. 1143 ff.; AB SR, 2016, S. 1074 f.; LZ, 9.12.16
- 23) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257
- 24) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
- 25) AB SR, 2017, S. 925 f.
- 26) AB SR, 2018, S. 96.
- 27) AB NR, 2018, S. 308 ff.
- 28) AB NR, 2018, S.308
- 29) AB NR, 2018, S. 319 ff.; NZZ, 8.3.18; LZ, 9.3.18
- 30) AB SR, 2018, S. 556.
- 31) AB SR, 2018, S. 567 f.
- 32) AB SR, 2018, S. 780
- 33) AB SR, 2018, S. 782 f.
- 34) AB SR, 2018, S. 784.
- 35) Roadmap Elektromobilität 2022; BaZ, LT, NZZ, TA, 19.12.18
- 36) 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.
- 37) Frage 16.5179; Frage 16.5204; Blick, TA, 1.6.16; AZ, Blick, CdT, LMD, NZZ, TA, 2.6.16
- 38) Bericht BR
- 39) 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
- 40) AB SR, 2017, S. 928 f.
- 41) AB NR, 2018, S. 57 f.
- 42) AB SR, 2018, S. 557 f.