

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Eymann, Christoph (lpd/pld, BS) NR/CN, 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
Bernet, Samuel
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Frick, Karin
Gerber, Marlène
Heer, Elia
Heidelberger, Anja
Kipfer, Viktoria
Müller, Sean
Schneuwly, Joëlle
Schubiger, Maximilian
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bernet, Samuel; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Frick, Karin; Gerber, Marlène; Heer, Elia; Heidelberger, Anja; Kipfer, Viktoria; Müller, Sean; Schneuwly, Joëlle; Schubiger, Maximilian; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 2018 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Bürgerrecht	1
Institutionen und Volksrechte	1
Bundesverwaltung - Organisation	1
Parlamentsmandat	2
Wahlen	5
Eidgenössische Wahlen	5
Wirtschaft	6
Wirtschaftspolitik	6
Strukturpolitik	6
Infrastruktur und Lebensraum	6
Verkehr und Kommunikation	6
Verkehrspolitik	6
Strassenverkehr	7
Eisenbahn	13
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	14
Post und Telekommunikation	16
Raumplanung und Wohnungswesen	16
Mietwesen	16
Bodenrecht	18
Umweltschutz	19
Sozialpolitik	19
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	19
Gesundheitspolitik	19
Bildung, Kultur und Medien	20
Medien	20
Neue Medien	21
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	23
Verbände	23
Verkehr	23

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
Büro-NR	Büro des Nationalrates
Büro-SR	Büro des Ständerates
SRG	Schweizerische Radio- und Fernsehgesellschaft
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
RTVG	Bundesgesetz über Radio und Fernsehen
BV	Bundesverfassung
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz (Deutschschweiz & Tessin)
FRI	Fédération romande immobilière (Hauseigentümerverband Romandie)
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Kommission für den Eisenbahnverkehr
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
OFCOM	Office fédéral de la communication
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
Bureau-CN	Bureau du Conseil national
Bureau-CE	Bureau du Conseil des Etats
SSR	Société suisse de radiodiffusion
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LRTV	Loi fédérale sur la radio et la télévision
Cst	Constitution fédérale
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
APF	Association des propriétaires fonciers (Suisse alémanique & Tessin)
FRI	Fédération romande immobilière
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Commission des chemins de fer
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Bürgerrecht

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 07.03.2023
KARIN FRICK

Der Nationalrat sprach sich in der Frühjahrsession 2023 dagegen aus, **Kindern und Jugendlichen die Einbürgerung ohne Niederlassungsbewilligung zu ermöglichen**. Mit 107 zu 87 Stimmen bei 2 Enthaltungen gab er einer parlamentarischen Initiative Töngi (gp, LU) mit ebendiesem Anliegen **keine Folge**. Der Initiator kritisierte, dass Kinder heute «quasi in der Sippenhaftung ihrer Eltern» stünden, weil ihr Aufenthaltsstatus von jenem der Eltern abhängt. Dafür seien sie nicht selbst verantwortlich, argumentierte auch die Minderheit der SPK-NR, die die Initiative unterstützte; dennoch hätten sie aufgrund ihres Aufenthaltsstatus etwa auf dem Lehrstellenmarkt schlechtere Chancen, obwohl sie hier die Schule besuchten und alle Integrationskriterien erfüllten. Kurt Fluri (fdp, SO) führte für die Kommissionsmehrheit erfolgreich die Einheit der Familie ins Feld: So könnte eine Familie beispielsweise nicht weggewiesen werden, wenn die Kinder Schweizer Staatsbürgerinnen und -bürger sind, die Eltern aber nicht.¹

Institutionen und Volksrechte

Bundesverwaltung – Organisation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 10.09.2020
MARC BÜHLMANN

Mittels parlamentarischer Initiative beabsichtigte Michael Töngi (gp, LU), **Bundesangestellte zu verpflichten, per Bahn zu reisen**, wenn die Reisezeit weniger als acht Stunden dauert. Die momentan geltende Empfehlung, bei fünf- bis sechsständigen Reisezeiten die Bahn zu nutzen, genüge nicht. Vor allem aus ökologischen Gründen sei eine Bahnreise einer Flugreise vorzuziehen.

Mit 15 zu 10 Stimmen beantragte die SPK-NR im August 2020, dem Vorstoss keine Folge zu geben. Die Mehrheit der Kommission sah keinen Handlungsbedarf, da die Verwaltungsangestellten für das Thema sowieso bereits sensibilisiert seien und der Bundesrat erst kürzlich einen Aktionsplan «Flugreisen» in Kraft gesetzt habe, der zu einer Bahnreise verpflichtet, wenn die Reisezeit weniger als sechs Stunden beträgt. Man müsse zuerst abwarten, wie diese neue Regelung wirke. Zudem sei aus ökologischer Perspektive nicht die Wahl des Verkehrsmittels per se, sondern der ökologische Fussabdruck der gesamten Reise zentral. Andri Silberschmidt (fdp, ZH) fügte den Kommissionsargumenten zudem den Umstand hinzu, dass der Bund bereits heute sämtliche CO₂-Emissionen kompensiere. Deshalb würde die Forderung von Michael Töngi «auch klimapolitisch keinen grossen Mehrwert schaffen».

In seinem Plädoyer für sein Anliegen, das in der Herbstsession 2020 in der grossen Kammer beraten wurde, rechnete Töngi vor, dass die Bundesangestellten im Jahr 2019 insgesamt rund 1'600 mal um die Erde geflogen seien. Zwar habe der Bund einiges unternommen, aber seit 2006 hätten die Flugreisen um 24 Prozent zugenommen – vor allem nach Brüssel, Rom und London werde meistens das Flugzeug gewählt. Die aktuelle Regelung sehe zudem vor, dass nach wie vor das Flugzeug gewählt werden dürfe, wenn man damit auf eine Übernachtung vor Ort verzichten könne, was verhindere, dass für nahe Städte eher die Bahn gewählt würde. Eine letztlich doch recht knappe Mehrheit von 99 zu 85 Stimmen (1 Enthaltung) sah dies ähnlich und versenkte die parlamentarische Initiative. Unterstützt wurde die Idee von den geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der GP und von drei Bürgerlichen (Lukas Reimann (svp, SG), Anna Giacometti (fdp, GR) und Christoph Eymann (ldp, BS)).

Freilich dürfte die Frage nach der Wahl des Verkehrsmittels damit noch nicht gänzlich vom Tisch sein. Einer weiteren parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.407), mit der die Parlamentsmitglieder zur Vermeidung von Flugreisen verpflichtet werden sollen, war nämlich im Februar 2020 von beiden Büros Folge gegeben worden. Ausstehend war zudem eine Motion (Mo. 20.3026) von Katharina Prelicz-Huber (gp, ZH), die auch eine Reduktion der Flugreiseemissionen von Bundesratsmitgliedern fordert.²

Parlamentsmandat

Zwei weitere **neue Ratsmitglieder** wurden in der Frühjahrssession vereidigt: Nicolò Paganini (cvp, SG) ersetzte Jakob Büchler (cvp, SG) und Michael Töngi (gp, LU) rückte für Louis Schelbert (gp, LU) nach.

Büchler war nach 15 Jahren im Nationalrat zurückgetreten. Da die CVP St. Gallen eine Amtszeitbeschränkung kennt, hätte der 65-jährige nicht mehr erneut kandidieren können. Er machte deshalb dem als Anwalt tätigen Paganini Platz, der zudem seit 2011 als Direktor der Olma-Messen fungiert.

Der 65-jährige Schelbert war seit 1975 politisch tätig gewesen: zuerst in der POCH, später für die Grünen, für die er die Ochsentour vom Stadtluzerner Parlament über den Kantonsrat bis hin in den Nationalrat absolvierte, in den er nach dem Rücktritt von Cécile Bühlmann (gp, LU) 2006 nachgerutscht war. Sein Nachfolger, der 50-jährige Michael Töngi, wollte seinen Job als Generalsekretär des Schweizerischen Mieterinnen- und Mieterverbandes aufgeben. Schelbert machte keinen Hehl daraus, dass er für Töngi den Platz räumte, um dessen Wiederwahlchancen im Herbst 2019 zu erhöhen. Es sei für die Grünen in Luzern ansonsten sehr schwierig, ihr Mandat zu verteidigen.

Paganini wurde durch seinen Schwur der Eidesformel vereidigt, während Töngi das Gelübde ablegte. Seit den letzten Wahlen wurden somit im Nationalrat bereits 14 Sitze neu besetzt.³

Die Digitalisierung bringt es mit sich, dass auch der Parlamentsbetrieb mit **verschiedenen Ratings und Rankings** vermessen werden kann, welche die Arbeit, den Einfluss oder die ideologische Positionierung der Parlamentsmitglieder zu bestimmen versuchen. Der Versuch, anschauliche Ranglisten zu erstellen und so auch durch Personalisierung die Komplexität von Politik zu reduzieren, dient vor allem den Medien, die sich auch **2019** den verschiedenen Analysen widmeten.

Den Beginn machte Anfang Juli eine neue Plattform namens «politik.ch» mit einer Auswertung der Präsenz während der ganzen bisherigen 50. Legislatur. «Präsenz» wurde dabei mit der Teilnahme an den total 4'076 Abstimmungen, die im Nationalrat bis zur vorletzten Session durchgeführt wurden, gemessen. Zum «Absenzenkönig von Bern» – so die Aargauer Zeitung, die über die Studie berichtete – wurde Roger Köppel (svp, ZH) gekürt. Er habe 22.4 Prozent aller Abstimmungen «geschwänzt», gefolgt von Martin Bäumle (glp, ZH; 21.9%) und Hans Grunder (bdp, BE; 21.7%). Frauen stimmten tendenziell disziplinierter ab, schloss die Zeitung, weil sich am anderen Ende der Skala Andrea Geissbühler (svp, BE), Barbara Keller-Inhelder (svp, SG) und Sandra Sollberger (svp, BL) fanden, die alle weniger als sechs der über 4'000 Abstimmungen verpasst hatten. Die Aargauer Zeitung liess die Protagonisten zu Wort kommen. Bei wichtigen Abstimmungen sei er vor Ort, nicht aber, wenn «das ausufernde Berufsparlament mit sich selbst beschäftigt» sei, verteidigte sich Roger Köppel. «Das Volk» habe sie ins Parlament gewählt und erwarte, dass sie an den Abstimmungen teilnehme, befand hingegen Andrea Geissbühler. Im Schnitt hatten die Nationalrätinnen und Nationalräte drei Prozent der Abstimmungen verpasst. Im Tages-Anzeiger wurde daran erinnert, dass «immer brav auf dem ehrwürdigen Nationalratssessel zu sitzen» nicht mit politischem Einfluss gleichzusetzen sei. Die wichtigsten Entscheidungen fielen nicht im Ratssaal, sondern «in den Kommissionen, in den Hinterzimmern des Bundeshauses und den Salons des Bellevue-Hotels».

Einen Versuch, diese Art von Einfluss zu messen, unternahm die Sonntagszeitung mit ihrem alle zwei Jahre publizierten «Parlamentarier-Rating». Hier erhält Punkte, wer viele Reden hält, in wichtigen Kommissionen sitzt und erfolgreich Vorstösse einreicht; wer innerhalb der eigenen Partei wichtige Funktionen innehat, einer starken Fraktion angehört, hohe Medienpräsenz hat und ausserhalb des Parlaments gut vernetzt ist. Wie schon zwei Jahre zuvor wies die Zeitung SP-Parteipräsident Christian Levrat (sp, FR) als «mächtigsten» Parlamentarier aus, gefolgt von Pirmin Bischof (cvp, SO) und Thomas Aeschi (svp, ZG). Levrat sei «immer dabei, wenn es in der Schweizer Politik etwas anzuschieben oder zu blockieren» gelte. Allerdings falle die SP-interne grosse Lücke hinter Levrat auf. In den Top Ten gebe es kein weiteres SP-Mitglied, was darauf hindeute, dass die parteiinterne Erneuerung wohl noch nicht geschafft sei. Ausgerechnet bei den Frauen schneide die SP schlecht ab. Unter den 15 höchst bewerteten Frauen – diese Liste wurde von Tiana Angelina Moser (glp, ZH; total Rang 6) und Lisa Mazzone (gp, GE; Rang 13) angeführt – fänden sich lediglich zwei Genossinnen: Maria Carobbio Guscelli (sp, TI; Rang 23) und Barbara Gysi (sp, SG; Rang 34). Für das Rating berücksichtigt wurden nur jene Parlamentsmitglieder, die seit Beginn der Legislatur in den Räten gesessen hatten und bei den eidgenössischen Wahlen 2019

wieder antreten wollten. Entsprechend war der 173. Rang auch der letzte. Dort befand sich Bruno Walliser (svp, ZH). Indem die Sonntagszeitung die Rangierung hinsichtlich Medienpräsenz mit der Gesamtrangierung verglich, machte sie auch «die grössten Blender» aus. Die drei Zürcher Abgeordneten Claudio Zanetti (svp), Roger Köppel (svp) und Regine Sauter (fdp) seien zwar «Lieblinge der Medien», spielten im Parlament aber «eine bescheidene Rolle».

Auf der Basis der Abstimmungen im Nationalrat berechnete die Sonntagszeitung in einer weiteren Analyse, wie häufig alle Volksvertreterinnen und -vertreter bei Gesamtabstimmungen in der 50. Legislatur zur Mehrheit gehört hatten. Wenig überraschend fanden sich auf den vorderen Rängen – die Sonntagszeitung nannte sie «die Erfolgreichsten» – Mitglieder der CVP- und der BDP-Fraktion, die jeweils mit links oder rechts oder innerhalb einer grossen Koalition Mehrheiten schafften. Angeführt wurde die Liste von Elisabeth Schneider-Schneiter (cvp, BL), die bei 98.5 Prozent aller Gesamtabstimmungen gleich wie die Mehrheit gestimmt hatte, was ihr in der Weltwoche den Titel «[d]ie mit dem Strom schwimmt» einbrachte. Auf Platz zwei und drei folgten Viola Amherd (cvp, VS; 98.3%) und Géraldine Marchand-Balet (cvp, VS; 98.2%). Bei den 68 «Erfolglosesten» handelte es sich durchgängig um SVP-Fraktionsmitglieder, angeführt von Erich Hess (svp, BE; 46.8%), Toni Brunner (svp, SG; 48.8%) und Pirmin Schwander (svp, SZ; 49.8%).

Mitte Oktober warteten dann schliesslich die NZZ und Le Temps mit ihrem alljährlich erscheinenden «Parlamentarier-Rating» auf. Erneut wiesen die auf der Basis des Abstimmungsverhaltens vorgenommenen Positionierungen der Parlamentsmitglieder auf einer Skala von -10 (ganz links) bis +10 (ganz rechts) auf eine zunehmende Homogenisierung innerhalb der Parteien hin. Insbesondere an den Polen habe die Fraktionsdisziplin ein noch nie gekanntes Ausmass erreicht, so die NZZ. So hätten sich die Mitglieder der SP-Fraktion vor den Wahlen 2015 auf einer Skalen-Spannweite von 3.4 Punkten verteilt, im aktuellen Rating betrage dieser Wert lediglich noch 1.2 Punkte. Die Extrempositionen in der SP besetzten im aktuellen Rating Silvia Schenker (sp, BS; -10.0) und Adrian Wüthrich (sp, BE; -8.8). Eine im Vergleich zu 2015 wesentlich grössere Fraktionsdisziplin wiesen bei dieser Berechnung auch die Grünen auf. Lagen das am meisten linke und am meisten rechte grüne Fraktionsmitglied 2015 noch um 2.7 Skalenpunkte auseinander, trennten Maya Graf (gp, BL; -9.2) und die drei ganz am linken Rand politisierenden Michael Töngi (gp, LU; -10.0), Irène Kälin (gp, AG; -10.0) und Regula Rytz (gp, BE; -10.0) im Jahr 2019 lediglich noch 0.8 Skalenpunkte. Damit waren die Grünen im Durchschnitt erstmals seit 2011 wieder weiter links positioniert als die SP: «Les Verts n'ont jamais été aussi à gauche», war dies Le Temps gar die Überschrift der Analyse wert. Am anderen Ende der Skala, bei der SVP, verringerte sich der Wert der Spannweite von 3.7 auf 1.2 Punkte – ohne Berücksichtigung von Roberta Pantani (lega, TI), die zwar der SVP-Fraktion angehört, aber die Lega vertritt und mit einem Wert von 8.2 die am weitesten «linke» Position in der SVP-Fraktion im Nationalrat vertritt. Gleich drei SVP-Nationalräte politisierten ganz rechts aussen und wiesen einen Skalenwert von 10.0 aus: Toni Brunner, Luzi Stamm (svp, AG) und Adrian Amstutz (svp, BE). Jean-Pierre Grin (svp, VD) fand sich bei Position 8.8 und war damit das am weitesten links positionierte Mitglied der SVP im Nationalrat. Selbst bei der CVP war eine Disziplinierung festzustellen: Es zeigte sich im Vergleich zu 2015 ein Rückgang der Spannweite von 3.6 auf 2.6 Punkte, wobei die Fraktion im Vergleich zum Vorjahr zahlreiche Mitglieder leicht rechts von der Mitte aufwies und sich von -1.0 (Dominique de Buman; cvp, FR) bis 1.6 (Philipp-Matthias Bregy; cvp, VS) erstreckte. Die der CVP-Fraktion angehörenden EVP-Mitglieder waren wesentlich weiter links als ihre Fraktion: Niklaus Gugger (ZH) wurde auf der Skala bei -4.2 und Marianne Streiff-Feller (BE) bei -4.3 eingestuft. Die restlichen drei Fraktionen hingegen waren im Vergleich zu 2015 heterogener geworden. Bei der FDP war die Zunahme von 2.5 auf 2.6 Skalenpunkte freilich minim. Die Fraktionsgrenzen wurden bei den Freisinnigen von Walter Müller (fdp, SG; 4.5) und Christa Markwalder (fdp, BE; 1.9) eingenommen. Grössere Sprünge machten die BDP und die GLP. Während sich bei der BDP die Spannweite im Vergleich zu 2015 von 1.2 auf 2.0 fast verdoppelte – wie schon 2015 deckte Rosmarie Quadranti (bdp, ZH; -1.7) die linke Flanke ab, während sich Hans Grunder (bdp, BE; 0.3) am rechten Rand der BDP positionierte – wuchs die Heterogenität innerhalb der traditionell eigentlich sehr homogenen GLP von 0.5 auf 2.7 Skalenpunkte an. Hauptgrund dafür war Daniel Frei (glp, ZH), der von der SP in die GLP gewechselt hatte und mit seiner Position von -5.7 zwar weit weg vom rechten Rand der SP (-8.8), aber auch weit weg vom linken Rand der bisherigen GLP-Mitglieder war. Dieser wurde von Kathrin Bertschy (glp, BE; -3.5) eingenommen, die in der Tat lediglich 0.5 Skalenpunkte von Martin Bäumle (-3.0), also dem rechten GLP-Rand, positioniert war. Die politische Landschaft verarme, schloss die NZZ aus diesen Zahlen. Vor allem zwischen den Mitte- und den Polparteien

klaffe eine Lücke. Dort hätten früher moderate SVP- und SP-Vertreter als Brückenbauer gewirkt. Schuld für die zunehmende Fraktionsdisziplin seien aber nicht nur die Parteizentralen, sondern auch die wachsende Zahl an zu behandelnden Geschäften, bei denen Parlamentsmitglieder keine fundierte eigene Meinung mehr bilden könnten und deshalb gemäss der Empfehlung der Parteileitung stimmten.

Die zahlreichen auf die neue Legislatur 2019 bis 2023 hin angekündigten Rücktritte im Ständerat veranlasste die Verfasser des Ratings zur Spekulation eines Rechtsrutschs der kleinen Kammer nach den Wahlen 2019. Die politische Mitte des Ständerats befinde sich bei Pirmin Bischof, also bei -2.8. Da elf zurücktretende Kantonsvertreterinnen und -vertreter links und lediglich sieben rechts von Bischof seien und alle zurücktretenden im Schnitt deutlich linker (-5.3) positioniert seien als die wieder antretenden (-2.3), stellten die Ständeratswahlen vor allem für Mitte-Links eine Herausforderung dar, so die NZZ. Eindrücklich liess sich dies anhand von Raphaël Comte (fdp, NE) nachzeichnen. Der Neuenburger Freisinnige positionierte sich mit -5.7 näher bei Daniel Jositsch (sp, ZH), der mit -6.8 den rechten Rand der SP in der kleinen Kammer besetzte, als bei seinem am weitesten rechts positionierten Fraktionskollegen Philipp Müller (fdp, AG; 4.5) und dem Schnitt der FDP (2.3). Da Comte nicht mehr antrete, sei wohl auch in der FDP mit einem Rechtsrutsch in der kleinen Kammer zu rechnen.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 14.02.2020
MARC BÜHLMANN

Parlamentsangehörige sollen per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, forderte Michael Töngi (gp, LU) mit einer parlamentarischen Initiative. Es soll gesetzlich geregelt werden, dass vom Bund finanzierte Reisen für Parlamentsangehörige mit der Bahn absolviert werden müssen, wenn sie weniger als acht Stunden Reisezeit in Anspruch nehmen. Eine Bahnreise sei weniger klimaschädlich als eine Flugreise und deshalb ökologischer. Wer es eiliger habe, müsse für die Reisekosten selber aufkommen, schlug der Initiant in der Begründung seines Vorstosses zudem vor.

Wie der Vorschlag genau umgesetzt werden soll, wird allerdings Frage des Büro-NR sein, das, nachdem es selber bereits im November 2019 Folge gegeben hatte, nun durch die im Februar 2020 geäusserte Zustimmung des Büro-SR einen Entwurf für eine Gesetzesänderung ausarbeiten wird.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 21.09.2021
MARC BÜHLMANN

In der Herbstsession diskutierte der Nationalrat die vom Büro-NR ausgearbeitete Teilrevision des Parlamentsressourcengesetzes. Die Arbeiten gingen auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurück, die fordert, dass **Parlamentsangehörige per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**. In der Zwischenzeit hatte der Bundesrat, angeregt von einer weiteren, allerdings in den Räten abgelehnten parlamentarischen Initiative Töngi (Pa.lv. 19.408), in einer Verordnung festgelegt, dass Bundesangestellte nur noch mit dem Flugzeug reisen dürfen, wenn die Reisezeit mit dem Zug sechs Stunden überschreitet oder eine zusätzliche Übernachtung nötig ist. Für die Revision schlug das Büro-NR eine analoge Regelung vor – wie Aline Trede (gp, BE) als Sprecherin des Büros ausführte –, obwohl ursprünglich eine Reiseobergrenze von acht Stunden gefordert worden war. Auf die entsprechenden Nachfragen von Thomas Aeschi (svp, ZG) und Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) antwortete Aline Trede, dass Brüssel in dieser Vorlage der Knackpunkt gewesen sei, weil die Reise zum EU-Sitz etwas mehr als 6 Stunden mit dem Zug beanspruche. Es gehe aber bei der Vorlage primär darum, sich bewusst zu werden, dass nicht für alle Reisen das Flugzeug nötig sei. In der Folge doppelte Thomas Aeschi nach und rechnete vor, dass nicht nur die Reise nach Brüssel, sondern auch nach Rom, Berlin und Wien mehr als sechs Stunden dauere. Auch der Passus mit der Übernachtung zeige, dass man es mit dem Gesetz nicht wirklich ernst meine und diese Schlupflöcher letztlich Verhaltensänderungen bei den Parlamentsmitgliedern verhindern würden, weshalb nicht auf die Vorlage eingetreten werden solle. Dieser Antrag wurde in der Folge mit 114 zu 57 aus der SVP-, der FDP und der Mitte-Fraktion stammenden Stimmen abgelehnt. Etwas mehr Unterstützung, nämlich 70 Stimmen wiederum aus den gleichen Fraktionen, erhielt der Minderheitsantrag Aeschi, der eine grundsätzliche Wahlfreiheit zwischen Bahn- und Flugreisen lediglich dann vorgesehen hätte, wenn Flüge billiger sind als die entsprechende Reise mit dem Zug. Diskussionslos standen diesem Antrag allerdings 105 Stimmen gegenüber. Die darauffolgende Gesamtabstimmung passierte der Entwurf mit 114 zu 64 Stimmen (5 Enthaltungen).⁶

In der Wintersession 2021 sprach sich auch der **Ständerat** für die Revision des Parlamentsressourcengesetzes aus, die dem Entwurf des Büro-NR entsprach und auf eine parlamentarische Initiative von Michael Töngi (gp, LU) zurückging. Fortan müssen **Parlamentsmitglieder per Bahn statt mit dem Flugzeug reisen**, wenn die Reisezeit weniger als sechs Stunden dauert. Brigitte Häberli-Koller (mitte, TG) führte für das Büro-SR aus, dass damit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden könne – auch wenn das Parlament bereits seit 2009 die jährlichen Flugreise-Emissionen von Parlamentarierinnen und Parlamentarier via Myclimate kompensiere. Dem Bund entstünden durch die Änderungen keine Kosten und der zusätzliche administrative Aufwand sei gering. Die Verordnung sehe zudem Ausnahmeregelungen vor, wenn etwa die Bahnreisezeit zwar weniger als sechs Stunden betrage, aber Übernachtungen nötig seien oder wenn gesundheitliche Gründe eine Flugreise nahelegten. Mit 29 zu 9 Stimmen hiessen die Kantonsvertreterinnen und -vertreter die neue Regelung gut. Die Nein-Stimmen stammten vorwiegend von SVP-Ständeräten.

In den **Schlussabstimmungen** wurde die Verordnung mit 32 zu 5 Stimmen (6 Enthaltungen) im Ständerat und mit 131 zu 52 Stimmen (10 Enthaltungen) im Nationalrat angenommen. Auch hier stammten die ablehnenden Stimmen hauptsächlich von Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁷

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

Bei den **Nationalratswahlen 2019** im **Kanton Luzern** waren neu nur noch neun Sitze zu vergeben. Aufgrund seines geringeren Bevölkerungswachstums verlor der Kanton im Vergleich zur vergangenen Legislatur einen Sitz. Trotzdem bewarben sich 252 Kandidaten auf 33 Listen für einen der verbliebenen Sitze, beides Rekordwerte. Die CVP (8) und die SVP (7) traten mit besonders vielen Listen an. Der Frauenanteil unter den Kandidierenden betrug 42.9 Prozent.

Bei den eidgenössischen Wahlen 2015 war die SVP als klare Siegerin hervorgegangen. Sie hatte ihren Wähleranteil gesteigert, die CVP überholt und ihren dritten Sitz zurückerobert. Auch die CVP hatte drei Sitze geholt, die FDP zwei, die SP und die Grünen je einen.

Aufgrund des verlorenen Mandates vor den Wahlen 2019 beschränkten sich die meisten Parteien auf das Verteidigen ihrer Sitze. Für Spannung sorgte der Umstand, dass alle Bisherigen erneut kandidierten. Es war deshalb schon vor dem Abstimmungssonntag klar, dass mindestens jemand aus der aktuellen Luzerner Nationalratsdelegation für die kommende Legislatur nicht mehr in der Grossen Kammer sitzen würde. Aufgrund ihrer Verluste bei den kantonalen Wahlen im März 2019 besonders gefährdet schienen die SVP und die CVP. Die SVP hätte sich eine Listenverbindung mit der CVP oder der FDP «vorstellen können». Doch eine derartige Verbindung kam nicht zustande. So musste die SVP auf die Bekanntheit ihrer drei bisherigen Nationalräte, Yvette Estermann, Felix Müri und Franz Grüter (gleichzeitig Ständeratskandidat) setzen – und auf die Unterstützung ihrer sechs Unterlisten. Statt mit der SVP gingen die ehemaligen Erzrivalen CVP und FDP zum zweiten Mal nach 2015 gemeinsam eine Listenverbindung ein und spannten auch vielerorts im Wahlkampf zusammen. Dieses Bündnis wurde jedoch arg strapaziert, als die CVP in einer umstrittenen CVP-Online Kampagne auch verschiedene Luzerner FDP-Kandidaten kritisierte. Nachdem sich die kantonale FDP bei der CVP beschwerte, wurden alle Einträge über die Luzerner FDP-Kandidaten entfernt. Die betroffenen Kandidaten sahen von einer Klage ab und die Parteien nahmen den gemeinsamen Wahlkampf wieder auf. Die GLP setzte sich die Rückgewinnung des 2015 an die SVP verlorenen Sitzes von Roland Fischer zum Ziel. Dafür ging sie wie schon vor vier Jahren eine im nationalen Vergleich eher ungewöhnliche Listenverbindung mit den Grünen und der SP ein. Die SP, rund um den kantonalen Parteipräsident David Roth, hegte derweil leise Ambitionen auf einen zweiten Sitz. Die BDP trat dieses Jahr in Luzern nicht zu den Nationalratswahlen an. Die Partei begründete den Verzicht mit den geringen Chancen auf einen Sitzgewinn und ihren Fokus auf die Kommunalwahlen im März 2020.

Am Wahlsonntag verbuchte die CVP einen unerwarteten Erfolg. Dank einer leichten Zunahme ihres Wähleranteils (+1.6 Prozentpunkte auf 25.5%) überholte sie die SVP und wurde neu wieder stärkste Kraft im Kanton. Entgegen der Prognosen konnte sie damit alle ihre drei Sitze halten. Gewählt wurden Ida Glanzmann-Hunkeler, Andrea Gmür und Leo Müller. Aufgrund der erfolgreichen Ständeratskandidatur von Andrea Gmür, verzichtete diese auf ihr Nationalratsmandat und Priska Wismer-Felder rutschte für sie

nach. Einen etwas weniger überraschenden Erfolg feierten die Mitte-Links-Parteien. Ihre Listenverbindung gewann einen dritten Sitz, welchen die GLP für sich beanspruchen konnte. Damit zog Roland Fischer zum zweiten Mal nach 2011 in den Nationalrat ein. Die beiden Bisherigen Michael Töngi (Grüne) und Prisca Birrer-Heimo (sp) wurden beide wiedergewählt. Das grösste Wähleranteilwachstum verzeichneten die Grünen, die mit neu 12.2 Prozent (+5.1 Prozentpunkte) nur noch knapp hinter der SP lagen (13.5%). Grosse Enttäuschung verbreitete sich hingegen bei der FDP, denn die Listenpartnerin der CVP verlor überraschend ihren zweiten Sitz. Während Albert Vitali den erneuten Einzug in den Nationalrat schaffte, musste Peter Schilliger seine Abwahl verdauen. Auch die SVP verlor, neben ihrer Vorherrschaft im Kanton (-3.8 Prozentpunkte auf 24.7%), einen Sitz. Bei ihr traf es Felix Müri, während Franz Grüter – mit dem besten Ergebnis aller Kandidierenden – und Yvette Estermann die Wiederwahl schafften. Die Zusammensetzung der Luzerner Nationalratsdelegation lautete somit neu: 3 CVP, 2 SVP, 1 FDP, 1 SP, 1 GPS und 1 GLP. Die Stimmbeteiligung fiel zwar im Vergleich zu 2015 (-2.5 Prozentpunkte), lag mit 48.4 Prozent aber dennoch über dem nationalen Durchschnitt.⁸

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Strukturpolitik

Michael Töngi (verts, LU) recommande l'**implémentation d'un chapitre contraignant sur le développement durable dans les futurs accords de libre-échange**.

Le Conseil fédéral s'est opposé à la motion. Il a indiqué que la Suisse s'engageait activement à l'échelle internationale pour le développement durable. La **motion** a été **classée** faute d'un examen dans un délai de deux années.

MOTION

DATUM: 18.12.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

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

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.⁹

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 Ausbaustritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbaustritt 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 Ausbaustrittes 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 Ausbaustrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbaustritt 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 Ausbaustritt 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 Ausbaustrittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee–Thurtal-Strasse in den Ausbaustritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher–Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergtunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbaustritt 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.¹⁰

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 Ausbaustritt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee–Thurtal-Strasse, Zürcher–Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel), 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.¹¹

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.¹²

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

Ausbauschritt 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 Umfahrungsverkehr 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 Ausbauprojekte 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 (Ausbauschritt 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 Rosenbergtunnel (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 Fäsenstaubtunnel (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 (Pfungstweidstrasse)» zu ersetzen. Eine Minderheit Schlatter versuchte hier erneut vergebens, ganz auf beide Varianten zu verzichten. Der N3-Abschnitt «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» sollte nach bundesrätlicher Ansicht ganz gestrichen werden. Ein Einzelantrag Haab (svp, ZH) wollte das «Zürcher Ypsilon», also die soeben genannten Einträge N3 «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» und N1 «Zürich (Hardturmsportplatz) - Platzspitz», hingegen beibehalten. Der Antrag für die Beibehaltung beider Abschnitte wurde jedoch mit 96 zu 85 Stimmen bei 3 Enthaltungen beziehungsweise mit 115 zu 74 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt, wobei nur die SVP-Fraktion und jeweils Teile der FDP- und Mitte-Fraktionen für die Beibehaltung stimmten. Bei der bestehenden Bestimmung zur N11 «Zürich-Nord - Kloten-Süd», die der Bundesrat nicht anpassen wollte, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH), dass zwei Abschnitte ergänzt werden. Der Netzbeschluss zur N11 sollte gemäss der Minderheit auch die Abschnitte «Kloten-Süd - Eglisau - Rafz - Solgen (Grenze)» sowie «Jestetten-Hardt (Grenze) - Schaffhausen-Süd (N4)» umfassen. Diese Minderheit erfuhr jedoch nur bei der geschlossenen SVP-Fraktion und wenigen weiteren Stimmen aus dem bürgerlichen Lager Zuspruch. Ein weiterer Antrag befasste sich zudem mit dem Raum Basel. Ohne dass der Bundesrat entsprechende Änderungen beantragt hatte, wollte eine Minderheit Aebischer den N2-Streckenabschnitt «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese- Basel (Gellert) 1», welcher im geltenden Netzbeschluss aufgelistet war, durch «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese - Hagnau» ersetzen und neu «Wiese - Basel (Gellert) 3» aufführen. Er wollte damit erreichen, dass nach dem Neubau des unterirdischen Rheintunnels gemäss dem Ausbauschnitt 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.¹³

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 Kommissionsmehrheit 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 Kommissionsprecher 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 Kommissionsmehrheit 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 Kommissionsmehrheit 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 Kommissionsmehrheit – 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 Rösti 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.¹⁴

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 schritt 2025 schliesslich einer Projektierung des Bahnhofs für CHF 85 Mio. zu und bestätigte 2019 im Rahmen des Ausbaus schritt 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 sollte** 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. Eine Entscheidung 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 Ettl (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.¹⁵

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 Lötschberg 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 Röstli 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.¹⁶

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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.¹⁷

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 Rösti 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.¹⁸

Post und Telekommunikation

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.¹⁹

Raumplanung und Wohnungswesen

Mietwesen

Im März 2018 präsentierte der Bundesrat seine **Botschaft zur Volksinitiative «Mehr bezahlbare Wohnungen»** des Schweizerischen Mieterverbandes (SMV). Zum einen verlangt das Volksbegehren die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus und will, dass durchschnittlich mindestens 10 Prozent der neu gebauten Wohnungen im Eigentum gemeinnütziger Wohnbauträger sind. Zum anderen sollen Kantone und Gemeinden ermächtigt werden, zur Förderung des gemeinnützigen Wohnens für sich ein Vorkaufsrecht einzuführen, und generell soll bei Grundstücken, die sich im Besitz von bundesnahen Betrieben befinden, ein solches Vorkaufsrecht gelten. Nicht zuletzt soll sichergestellt werden, dass staatliche Programme zur Förderung der Sanierung von Mietwohnungen nicht dazu führen, dass preiswerter Wohnraum verloren geht.

Bereits im Vorjahr hatte sich der Bundesrat ablehnend zur Vorlage geäussert und begründete seine Position in seiner Botschaft nun ausführlich: Die Etablierung einer Quote widerspräche einem marktwirtschaftlichen Verständnis von Wettbewerb auf dem Wohnungsmarkt und das Erzielen einer Quote von 10 Prozent sei ferner auch nicht realistisch: Es sei anzuzweifeln, ob dafür überhaupt ausreichend investitionswillige Bauträger gefunden werden könnten. Bund und Kantone würden dadurch finanziell auch erheblich mehr belastet. Bezüglich der anderen Forderungen der Initiative wies die Regierung darauf hin, dass die Kantone bereits heute ermächtigt seien, auf ihrem Gebiet ein Vorkaufsrecht einzuführen. Ebenso gelange der Bund zuerst an die Kantone, wenn er eigene Liegenschaften verkaufen wolle, und Liegenschaften der SBB würden in der Regel nicht veräussert. Das Anliegen, dass günstiger Wohnraum auch nach Sanierung der Gebäude erhalten bleiben soll, wurde vom Bundesrat an sich unterstützt. Er wies jedoch darauf hin, dass Vorschläge solcherart in Bezug auf die energetische Gebäudesanierung im Rahmen der Beratung zur Energiestrategie 2050 verworfen worden waren. Konkret hatte der Nationalrat im Rahmen dieser Beratungen einen Antrag abgelehnt, gemäss welchem die Unterstützung von Massnahmen im Gebäudebereich an die Bedingung gekoppelt worden wäre, dass die Kantone Massnahmen gegen missbräuchliche Mietzinserhöhungen ergreifen. Der Ständerat hatte

seinerseits einen Antrag abgelehnt, gemäss welchem Sanierungen nur hätten gefördert werden sollen, wenn diese nicht eine Auflösung des Mietverhältnisses nach sich gezogen hätten. So wie das Anliegen in der Initiative formuliert sei, bestünde aber auch hier ein Widerspruch zu marktwirtschaftlichen Grundsätzen.

Im Gegenzug beantragte der Bundesrat in seiner Botschaft eine Aufstockung des Fonds de Roulement für die Darlehensgewährung an gemeinnützige Wohnbauträger um CHF 250 Mio. bei Ablehnung oder Rückzug der Initiative – dies voraussichtlich ab 2020 für eine Dauer von 10 Jahren. In einer zuvor durchgeführten Vernehmlassung war dieser Vorschlag grossmehrheitlich auf Zustimmung gestossen. Im Parlament dürfte der Antrag indes auf Widerstand von Seiten der Wirtschaftsverbände und eines Grossteils des bürgerlichen Parteiblockes treffen: Bereits in der Vernehmlassung hatte sich die FDP gegen die Aufstockung gestellt und die SVP hatte sich gar für die Auflösung des gesamten Fonds ausgesprochen. Der SMV erachtete die beantragte Aufstockung als Minimalforderung und zeigte sich gegenüber dem Tages-Anzeiger empört ob der «unzulässige[n] Erpressung». Nur ein substantieller Gegenvorschlag hätte den Verband überhaupt dazu bewogen, ernsthaft über einen Rückzug der Volksinitiative nachzudenken, so SMV-Generalsekretär und Neo-Nationalratsmitglied Michael Töngi.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 22.03.2019
SEAN MÜLLER

Im März 2019 stimmten sowohl National- als auch Ständerat dem Vorschlag der Regierung zu, die **Volksinitiative «Mehr bezahlbare Wohnungen»** Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen. Die Entscheide fielen deutlich: im Erstrat mit 140 zu 56 Stimmen, im Zweitrat mit 30 zu 13 Stimmen bei 1 Enthaltung. Ebenso folgte das Parlament dem Bundesrat in der Aufstockung des Fonds de Roulement um zusätzliche CHF 250 Mio. für zehn Jahre ab 2020, hierzu allerdings knapper im National- und klarer im Ständerat (mit 124 zu 73 Stimmen ohne Enthaltungen bzw. 36 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen). Die Aufstockung findet nur statt, falls die Initiative entweder zurückgezogen oder abgelehnt wird; sie stellt also einen indirekten Gegenvorschlag dar. Damit würde preisgünstiger Wohnraum auch bei einer Ablehnung der Volksinitiative zusätzlich gefördert, basierend auf dem bereits bestehenden Art. 108 BV.

Die vorberatende Kommission des Nationalrates, die WAK-NR, hatte sich im Dezember 2018 noch gegen eine Aufstockung des Fonds de Roulement ausgesprochen. Die Kommissionssprecher, die jeweils dem deutsch- beziehungsweise französischsprachigen Hauseigentümerverband angehören (Hans Egloff (svp, ZH; HEV Schweiz) und Olivier Feller (fdp, VD; FRI)), argumentierten, dass die bestehenden Regelungen der Kommissionsmehrheit genügten. «Die Versorgung mit Wohnraum [sei] primär der Privatwirtschaft zu überlassen», meinte dann auch zum Beispiel Bruno Walliser (svp, ZH). Auf der Gegenseite standen unter anderem Michael Töngi (gp, LU) vom Mieterinnen- und Mieterverband Schweiz (MV) und somit Mitinitiant der Initiative zusammen mit der SP. Ob den zahlreichen Voten von Mitgliedern der SP und der Grünen für die Initiative fühlte sich Ada Marra (sp, VD) stark an einen «lutte des classes» erinnert. Die Mehrheitsmeinung zum schliesslich gefassten Beschluss dürfte Leo Müller (cvp, LU) am besten auf den Punkt gebracht haben: «Die Mängel der Initiative werden [...] durch den indirekten Gegenvorschlag behoben.» Auch in der Vernehmlassung hätten sich 24 Kantone sowie der Gemeinde- und Städteverband zwar gegen die Initiative aber für den Gegenvorschlag ausgesprochen, resümierte er weiter. Die Beiträge aus dem Fonds de Roulement seien zudem keine Subventionen, sondern verzinste Darlehen, die dem Bund unter dem Strich gar eine Rendite einbrächten, betonten sowohl Martin Landolt (bdp, GL) als auch Markus Ritter (cvp, SG). Die Initiative gelangt am 9. Februar 2020 zur Volksabstimmung.²¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.12.2022
ELIA HEER

Mittels einer parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Michael Töngi (gp, LU) erreichen, dass bei Gebäudesanierungen der **Anteil der Sanierungskosten, der als wertvermehrende Investition gilt und auf den Mietzins überwält werden kann, gesenkt** wird. Heute dürfen bei umfassenden Sanierungen 50 bis 70 Prozent der Kosten als wertvermehrende Investitionen überwält werden. Laut Töngi habe nun aber eine Studie der Hochschule Luzern gezeigt, dass der Anteil der wertvermehrenden Investitionen tatsächlich zwischen 34 und 58 Prozent liege. Der Anteil an werterhaltenden Investitionen seien demnach höher als gedacht. Deshalb müsse der maximale Überwälzungssatz gesenkt werden. Dies sei nicht zum Nachteil der Vermieterseite, so Töngi. Falls der Anteil der wertvermehrenden Investitionen höher als der maximale Überwälzungssatz sei, könnten Vermietende nämlich anstatt des pauschalen Überwälzungssatzes die Kosten im Einzelnachweis belegen und einen höheren Anteil überwält.

Eine Mehrheit der RK-NR zeigte sich von Töngis Argumenten nicht überzeugt. Wie Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) in der Wintersession 2022 im Nationalrat erklärte, sei die Mehrheit der Kommission der Meinung, dass die parlamentarische Initiative wichtige Anreize für Gebäudesanierungen abbaue. Unter Berücksichtigung der generell überalterten Gebäude in der Schweiz müssten nämlich eher mehr Gebäudesanierungen vorgenommen werden – auch damit die Schweiz ihre Klimaziele erreichen könne. Der Nationalrat folgte dem Antrag seiner RK und stimmte mit 121 zu 68 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dafür, der Initiative keine Folge zu geben. Einzig die Fraktionen der Grünen und der SP stimmten für die Initiative.²²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 12.12.2023
VIKTORIA KIPFER

Der Nationalrat beriet in der Wintersession 2023 eine parlamentarische Initiative Imboden (gp, BE), welche nach deren Ausscheiden aus dem Nationalrat durch ihren Parteikollegen Michael Töngi (gp, LU) übernommen worden war. Der Vorstoss zielte auf eine **Verbesserung der Transparenz im Mietwesen** ab, indem Vermietende den Nachmieterinnen und Nachmietern den Mietzins der Vormieterinnen und Vormietern vorlegen müssten. Dies basierend auf einer bundesweite Formularpflicht – wie sie bereits 2015 vom Bundesrat gefordert worden war. Wichtig sei dies insofern, als dass neue Mieterinnen und Mieter unter Kenntnisnahme des Vormietzins einen missbräuchlichen Anfangsmietzins besser erkennen und effektiver anfechten könnten. Dieses Instrument sei bereits in einigen Kantonen verbreitet, wobei in diesen ein Grossteil der Anfangsmietzinsanfechtungen stattfinden würden, betonte Nationalrat Töngi. Eine Mehrheit der RK-NR erachtete die existierenden Instrumente im Mietrecht als ausreichend und hob hervor, dass es bereits heutzutage den Kantonen freistehe, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Der Nationalrat entschied mit 116 zu 71 Stimmen (bei 4 Enthaltungen), dem Antrag der Kommissionmehrheit zu folgen und der Initiative **keine Folge zu geben**. Der Vorstoss wurde lediglich von den geschlossen stimmenden Fraktionen der SP und Grünen sowie einer Mehrheit der GLP-Fraktion und dem frisch gewählten Mitte-Nationalrat Giorgio Fonio (mitte, TI) unterstützt.²³

Bodenrecht

MOTION

DATUM: 30.10.2020
MARLÈNE GERBER

Lisa Mazzone (gp, GE) widmete sich noch im Nationalrat einer Forderung, die bereits ihr Parteikollege Antonio Hodgers (gp, GE) im Jahr 2011 eingebracht hatte. Der damalige Nationalrat hatte mit einem Postulat gefordert zu überprüfen, ob aussereuropäische Staatsangehörige mit einer Aufenthaltsbewilligung B zukünftig zum Erwerb von Anteilscheinen an Baugenossenschaften berechtigt werden können. Das überwiesene Postulat hätte mit der geplanten Revision der Lex Koller erfüllt werden sollen. Dieses Revisionsvorhaben war 2018 jedoch nach der Vernehmlassung vom Bundesrat abgebrochen worden. Mazzone wies nun in einer Motion darauf hin, dass der **Erwerb von Anteilscheinen von Wohnbaugenossenschaften durch ausländische Staatsangehörige** in der Vernehmlassung auf mehrheitliche Zustimmung gestossen sei, und beantragte deswegen die Umsetzung dieses Begehrens. Der Nationalrat nahm das aufgrund des Ratswechsels der Motionärin von Michael Töngi (gp, LU) übernommene Geschäft in der Sondersession vom Oktober 2020 mit 105 zu 73 Stimmen (bei 1 Enthaltung) an. Gegen die Forderung stellten sich in erster Linie die SVP-Fraktion und eine Grossmehrheit der Mitte-Fraktion.²⁴

MOTION

DATUM: 16.06.2021
ELIA HEER

In der Sommersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat als **Zweitrat** mit einer Motion von Lisa Mazzone (gp, GE) bezüglich des **Erwerbs von Anteilscheinen von Wohnbaugenossenschaften durch in der Schweiz ansässige aussereuropäische Staatsangehörige**. Nach der Wahl von Mazzone in den Ständerat war die Motion im Nationalrat von ihrem Fraktionskollegen Michael Töngi (gp, LU) übernommen und dort schliesslich angenommen worden. Nun da die Motion im Ständerat behandelt wurde, versuchte Mazzone selbst die Mitglieder der kleinen Kammer von ihrem Vorstoss zu überzeugen. Sie vertrat dabei die Kommissionminderheit, denn die zuständige RK-SR hatte die Motion mehrheitlich zur Ablehnung empfohlen. Die Mehrheit der Kommission argumentierte, dass das Anliegen zwar in der Vernehmlassung zur Revision der Lex Koller positiv aufgenommen worden sei, eine Mehrheit der Teilnehmenden sich aber für eine Änderung auf Verordnungsstufe ausgesprochen hätten. Eine solche Änderung auf Verordnungsstufe sei aber rechtlich nicht möglich und eine Revision auf Gesetzesstufe aufgrund der ablehnenden Haltung der Vernehmlassungsteilnehmenden diesbezüglich nicht angezeigt. Die Kommission folgte damit der Haltung des Bundesrates. Mazzone hingegen argumentierte, dass es aussereuropäischen Staatsangehörigen ohne Änderung

der Bestimmung nicht möglich sei, in Genossenschaftswohnungen zu leben, da dies einen Erwerb von Anteilsscheinen voraussetzt – was insbesondere für ausländische Studierende ein Problem sei. Dies entspreche nicht dem Geist der Lex Koller. Da Personen mit einem B-Ausweis aus dem EU/EFTA-Raum nicht vom Erwerb der Anteilsscheine ausgeschlossen sind, bestehe zudem eine ungerechtfertigte Diskriminierung aufgrund der Herkunft. Nicht zuletzt gelte in Genossenschaften das Prinzip «eine Person, eine Stimme», weshalb der Einfluss von ausländischen Personen auf die Entscheidungen der Genossenschaft minimal wäre. Die Mehrheit der kleinen Kammer folgte hingegen der Kommissionsmehrheit und lehnte die Motion mit 24 zu 13 Stimmen (bei einer Enthaltung) ab.²⁵

Umweltschutz

Umweltschutz

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.04.2023
BERNADETTE FLÜCKIGER

Regelmässig kommt es zu Ostern vor dem **Gotthardtunnel** zu einem Stau auf der Autobahn A2. 2023 erlangte dieser Stau noch mehr mediale Präsenz als üblich: Als der Stau etwa 15 Kilometer lang war, setzten sich Mitglieder von **Renovate Switzerland** – in den Medien als **Klimakleber** bezeichnet – auf die Fahrbahn und klebten sich fest. Die Strasse war gemäss Medien eine halbe Stunde nach Beginn der Aktion bereits wieder geräumt, nachdem die Polizei die Aktivistinnen und Aktivisten weggetragen hatte. Ziel von **Renovate Switzerland** sei es gemäss Tages-Anzeiger gewesen, eine möglichst grosse Klima-Widerstandsbewegung aufzubauen und die Regierung dadurch zu mehr Klimaschutz zu bewegen. Die Medien liessen in der Folge auch Politikerinnen und Politiker zu Wort kommen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), SVP-Nationalrat und Geschäftsführer eines Transportunternehmens, nannte die Strassenblockade eine «Frechheit», die kontraproduktiv sei und bei den eidgenössischen Wahlen der SVP helfen werde. FDP-Vertreter Damian Müller (fdp, LU) zeigte zwar ein gewisses Verständnis dafür, dass die Aktivistinnen und Aktivisten die Bevölkerung auf den Klimawandel aufmerksam machen wollten, bezeichnete solche Aktionen aber als wenig lösungsorientiert. Michael Töngi (gp, LU) erachtete zivilen Ungehorsam hingegen als angebracht.²⁶

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Gesundheitspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.02.2020
JOËLLE SCHNEUWLY

Anfang 2020 hatte die **Swisscom mit Netzausfällen** zu kämpfen. Diese Pannen **beeinträchtigten auch die Notrufe der Blaublichtorganisationen** Feuerwehr, Polizei und Sanität. Um erreichbar zu bleiben, mussten sie «Not-Notfallnummern» einrichten. So konnten zum Beispiel im Februar 2020 Polizei und Sanität in Zürich über eine Stunde lang nur per Mobilfunk kontaktiert werden.

Dies führte zu Kritik von verschiedenen Seiten an der Swisscom, die als Konzessionärin per Gesetz dafür zuständig ist, den Zugang zu den Notrufnummern zu gewährleisten. Theo Flacher von Schutz & Rettung Zürich verlangte die «schonungslose Aufarbeitung der Störungen». Gemäss Blick gab es zudem auch in der Politik Bedenken, ob die Swisscom imstande sei, ihren Grundversorgungsauftrag zu erfüllen. So äusserte sich etwa Edith Graf-Litscher (sp, TG) zu den Vorkommnissen. Es sei nicht hinnehmbar, dass Personen, die sich in einer Notsituation befänden, während mehr als einer Stunde keinen medizinischen Dienst erreichen könnten. Auch die beiden Präsidenten der KVF-NR und KVF-SR, Michael Töngi (gp, LU) und Stefan Engler (cvp, GR) erhoben Kritik und forderten zur Beurteilung der Pannen transparente Daten (Töngi) und dass die Bevölkerung erfahren solle, was hinter den Störungen stecke (Engler).

Urs Schaeppi, CEO der Swisscom, erklärte im Februar 2020, es sei eine Ausfallabsicherung bei Notfallnummern vorhanden. Zusätzlich gebe es eine zweite Rückfallebene. Diese habe in einigen Kantonen bei der letzten Panne einen Ausfall verhindern können. Dennoch seien noch mehr Sicherheiten erforderlich, weshalb man zusammen mit den Notfalldiensten nach Möglichkeiten suche, um zusätzliche «Rettungsschirme ein[z]ubauen». Der Kanton Schwyz plante als Reaktion auf die Störungen den Aufbau von Notfall-Treffpunkten, ausgestattet mit einem sogenannten Polycom-Funksystem. Dabei handelt es sich um ein notstrombasiertes Funksystem, dank dem auch bei Störungen, die das Internet betreffen, Notrufe getätigt werden können. In Folge der Ausfälle musste sich Schaeppi zudem im April vor der GPK-NR

erklären. Ferner wollte auch das BAKOM die Ursachen vertieft abklären. Die nationalrätliche Geschäftsprüfungskommission stellte der Swisscom für die Aufarbeitung der Pannen allerdings schliesslich ein gutes Zeugnis aus. Trotz den aufgelegten Arbeiten seitens der Swisscom kam es im Mai 2020 erneut zu Störungen im Swisscom-Netz. Diese führten dazu, dass die Rega weder über das Mobiltelefon noch über das Festnetz erreicht werden konnte. Feuerwehr, Sanität und Polizei waren von der Panne hingegen nicht betroffen. Dadurch wurde ein neues Problem ans Tageslicht gebracht: Der Rega kommt im Kommunikationsnetz mit ihrer vierstelligen Rufnummer nicht der gleiche Status zu wie den anderen Blaulichtorganisationen, deren Erreichbarkeit seit neuestem mittels dynamischer Leitweglenkung geregelt wird, die defekte Anschlüsse identifizieren und die Anrufe an erreichbare Stellen übermitteln kann. Ernst Kohler, Chef der Schweizer Rettungsflugwacht, erklärte, man habe sich in der Vergangenheit bereits an das BAKOM gewandt, um eine Status-Gleichstellung bezüglich Kommunikationstechnik zu erreichen, sei allerdings nicht auf offene Ohren gestossen. Anlässlich der Swisscom-Pannen 2020 habe man nun erneut ein solches Gesuch eingereicht.²⁷

Bildung, Kultur und Medien

Medien

Medien

Jahresrückblick 2019: Medien

Medienfragen wurden 2019 verglichen mit den Jahren zuvor sowohl medial als auch im Parlament eher selten diskutiert. Nach dem Peak im Jahr 2018 mit der No-Billag-Initiative standen 2019 vor allem der Umzug des SRG-Radiostudios von Bern nach Zürich und eines Grossteils des Fernsehens von Genf nach Lausanne sowie das neue Gesetz über elektronische Medien im Mittelpunkt des Interesses.

Nachdem sich der SRG-Verwaltungsrat im September 2019 für den **Umzug eines Teils des SRG-Radiostudios und seiner Mitarbeitenden von Bern nach Zürich** entschieden und die SRG überdies angekündigt hatte, dass Ähnliches womöglich auch der **Fernsehproduktion in Genf** drohe, hatten vier Parteipräsidenten sowie ein Vizepräsident (Pfister, cvp, ZG; Rytz, gp, BE; Landolt, bdp, GL; Rösti, svp, BE; Jans, sp, BS) im Nationalrat und ein in dieser Frage sehr engagierter Beat Vonlanthen (cvp, FR) im Ständerat gleichlautende parlamentarische Initiativen eingereicht, mit denen der SRG ihre Produktionsstandorte ausdrücklich vorgeschrieben werden sollten. Nach den ablehnenden Entscheiden der beiden Kommissionen zeigte sich bei der Behandlung der entsprechende Initiative von Beat Vonlanthen im Ständerat schnell, dass sie auch dort chancenlos sein würde. Um eine Niederlage zu verhindern, zog der Initiant seine Initiative vor der Abstimmung zurück. Ganz anders sah die Situation eine Woche später im Nationalrat aus: Mit 120 zu 54 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) gab der Nationalrat den fünf nationalrätlichen Vorstössen Folge. Im Anschluss daran gab der SRG-Verwaltungsrat bekannt, das Zügelprojekt durch eine gesamthafte Audiostrategie zu ersetzen. Ein Teil des Umzugs würde dadurch verhindert, rund 80 Arbeitsplätze würden aber dennoch nach Zürich verlegt. Medien und Politik zeigten sich unschlüssig darüber, ob diese Nachricht als grosses Entgegenkommen der SRG oder als «halbherziges, dem politischen Druck geschuldetes Bekenntnis», wie es Martin Landolt ausdrückte, verstanden werden soll. Dennoch verzichtete der Ständerat im September stillschweigend darauf, den Initiativen sowie einer Standesinitiative des Kantons Genf (Kt.lv. 19.306) mit einem ähnlichen Anliegen Folge zu geben.

Neben der Umzugsfrage drohte der SRG 2019 weiteres Ungemach aus dem Parlament: So standen einige Vorlagen im Raum, die die RTVG-**Abgabe für Unternehmen** und damit einen Teil der Einnahmen der SRG **streichen** wollten. Im Mittelpunkt stand die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH; Pa.lv. 18.405), welcher der Nationalrat im September Folge gab. Da Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen bereits privat die Empfangsgebühr zu entrichten hätten, stelle die Unternehmensabgabe eine Doppelbelastung dar, hatte zuvor die KVF-NR in ihrer Empfehlung für Folge geben erklärt. In der Wintersession stimmte der Ständerat jedoch auf Antrag seiner KVF-SR dem Folgegeben des Nationalrats nicht zu. Die von den Stimmbürgern 2015 bestätigte Regelung sei erst Anfang 2019 in Kraft getreten und solle nun zuerst einmal beurteilt werden. Zudem würden die SRG und die privaten Radio- und Fernsehstationen bei Umsetzung der Initiative deutlich weniger Geld erhalten als bisher.

BERICHT
DATUM: 31.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

Bereits vor der anfänglichen Zustimmung zum Vorschlag von Gregor Rutz im Nationalrat hatte sich der Ständerat jedoch einverstanden gezeigt, im Rahmen eines Postulats Abate (fdp, TI; Po. 19.3235) Alternativen zur Methode der heutigen umsatzabhängigen Berechnung der Radio- und Fernsehgebühr für Unternehmen prüfen zu lassen. Zur Verhinderung von Doppelzahlungen des Umsatzes von Arbeitsgemeinschaften, Holdings und dauerhaft miteinander verbundenen Unternehmen bei der Festlegung der Höhe der Gebühr gaben die beiden Kommissionen zudem einer parlamentarischen Initiative Wicki (fdp, NW; Pa. lv. 19.413) Folge. Anfang Dezember entschied überdies das Bundesverwaltungsgericht, dass die lediglich sechs Tarifstufen für die Festlegung der Unternehmensgebühr verfassungswidrig seien. Aufgrund der Rechtssicherheit sei die aktuelle Regelung bis zum Erlass einer neuen aber weiterhin anzuwenden.

Die Frage, wer zukünftig von der RTVG-Gebühr profitieren soll, wurde im Rahmen des **neuen Gesetzes über elektronische Medien** diskutiert. Dieses war von Bundesrätin Leuthard im Juni 2019 in die Vernehmlassung gegeben worden, wo es auf breite Kritik stiess. Simonetta Sommaruga, die 2019 das UVEK und somit auch dieses Dossier von Doris Leuthard übernahm, entschied schliesslich nach langen Diskussionen und Spekulationen über die Zukunft des Gesetzes, dieses nicht weiterzuverfolgen und stattdessen einzelne Probleme mithilfe eines Massnahmenpakets punktuell anzugehen. Neu sollen auch Onlineportale mit audio- und audiovisuellen, aber auch mit textlastigen Beiträgen einen Teil der Radio- und Fernsehgebühr erhalten, sofern sie kostenpflichtig sind. Zudem soll die indirekte Presseförderung in Form einer finanziellen Unterstützung der Postzustellung auf zusätzliche Titel ausgeweitet und erhöht werden – jedoch nur auf CHF 50 Mio. statt auf CHF 120 Mio., wie vorgängig von den Verlagen gefordert worden war.

Dass diese Aufstockung der indirekten Presseförderung die KVF-NR nicht vollständig zu überzeugen vermochte, zeigte die Annahme der parlamentarischen Initiative Engler (cvp, GR; Pa.lv. 18.479) für eine Unterstützung der Presse in der digitalen Transformation, welche ihre Schwesterkommission bereits vor der Ankündigung des Bundesrates angenommen hatte. Im Unterschied zur KVF-SR lehnte die nationalrätliche Kommission gleichzeitig jedoch eine parlamentarische Initiative Savary (sp, VD; Pa.lv. 18.480) ab, die diese Unterstützung nicht wie die Motion Engler aus allgemeinen Mitteln, sondern durch einen Teil der Gebühr für Radio und Fernsehen und durch die Überschüsse aus den Gebührenanteilen finanzieren wollte. Eher zufrieden mit dem bundesrätlichen Entscheid zum neuen Gesetz über elektronische Medien zeigte sich Michael Töngi (gp, LU; Pa.lv. 19.417), der seine parlamentarische Initiative für ein Fördermodell für die elektronischen Medien mit der Begründung zurückzog, dass das vom Bundesrat vorgeschlagene Projekt «in die richtige Richtung» gehe.

Fortschritte gab es in der Frage um die **Rückzahlung der zu Unrecht erhobenen Mehrwertsteuerbeträge**. In Reaktion auf einen Bundesgerichtsentscheid vom November 2018 und eine überwiesene Motion Flückiger-Bäni (svp, AG; Mo. 15.3416) schickte das UVEK im Frühjahr einen Vorentwurf in die Vernehmlassung, der eine pauschale Rückvergütung an alle Haushalte in der Höhe von CHF 50 vorsah. Aufgrund der grossmehrheitlich positiven Stellungnahmen präsentierte der Bundesrat im November seine Botschaft zuhanden des Parlaments.²⁸

Neue Medien

Die **Schaffung einer Medienfördergebühr auf digitalen Plattformen** war ein Anliegen, das Michael Töngi (gp, LU) in einer parlamentarischen Initiative formulierte. Der Luzerner sorgte sich um die Zukunft der Medien in der Schweiz und beobachtete eine Tendenz zum Abbau der Angebote, was gerade in der lokalpolitischen Berichterstattung bedenklich sei. Deswegen müssten vielfältige Medien gestärkt und mit zusätzlichen Finanzquellen unterstützt werden. Dafür schlug der Initiator eine Digitalgebühr vor. Diese soll auf in der Schweiz erzielte Gewinne von Internetplattformen erhoben werden, die in der Schweiz produzierte Medieninhalte zugänglich machen. Dabei sollen Betreiber von sozialen Netzwerken und weiteren Informations- und Unterhaltungsdiensten abgabepflichtig werden. Die erzielten Erträge sollen zur Förderung des Service public in der Sparte der elektronischen Medien eingesetzt werden.²⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 03.09.2019
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Michael Töngi (gp, LU) die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für ein **Fördermodell zugunsten der elektronischen Medien**. Damit bekräftigt Töngi seine Absicht, neue Formen der medialen Berichterstattung zu stärken, wie er das mit seiner ersten parlamentarischen Initiative (Pa.lv. 19.417) schon angestossen hatte. Seine Sorge über den Niedergang publizistischer Grundversorgung in der Berichterstattung über demokratierelevante Inhalte, so beispielsweise die lokale und regionale Politik, gaben den Anlass zu diesem Schritt. Gerade auf lokaler und regionaler Ebene sah der Initiant die Medienqualität gefährdet. Deshalb wollte er neben den bereits förderfähigen SRG-Publikationen und den konzessionierten Radio- und Fernsehstationen auch eine direkte finanzielle Zuwendung für Online-Medien ermöglichen. Dieses Modell sollte die indirekte Presseförderung ergänzen. Für die Umsetzung des Anliegens schlug er die Errichtung von Stiftungen vor, um die Unabhängigkeit der Medien von den Behörden aufrechterhalten zu können. Mit der Anbindung an eine Leistungsvereinbarung sollte zudem die Stärkung der lokalen und regionalen Vielfalt sichergestellt werden.

Die KVF-NR befasste sich Anfang September 2019 mit dem Anliegen. In der Kommission stiess die Initiative auf wenig Wohlwollen. Zwar waren sich die Kommissionsmitglieder einig, dass es einer Unterstützung elektronischer Medien in der digitalen Transformation bedürfe, wobei auch die indirekte Presseförderung erweitert werden solle. Aber statt Töngis Stossrichtung zu unterstützen, gab die Kommission der parlamentarischen Initiative Engler (cvp, GR; Pa.lv. 18.479) Folge. Diese war nach dem Votum der nationalrätlichen Kommission von beiden Kommissionen befürwortet worden und konnte dadurch in den Gesetzgebungsprozess übergehen. Die Initiative Töngi wurde zwar von einer Kommissionsminderheit Aebischer (sp, BE) unterstützt, unterlag jedoch in der Kommission mit 16 zu 7 Stimmen, womit ihr keine Folge gegeben wurde. Ausschlaggebend war auch, dass die in der Kommissionssitzung anwesende Departementschefin einen neuen Entwurf für ein Massnahmenpaket zur Förderung der Medien angekündigt hatte.

In der Wintersession 2019 musste sich das Ratsplenum zur Initiative äussern. Dort wurde jedoch gar nicht erst debattiert: Der Initiant zog seinen Vorstoss zurück. Er bekräftigte seine Meinung, dass im Bereich der Online-Medien Handlungsbedarf bestehe, zeigte sich aber einverstanden damit, die Vorschläge des Bundesrates abzuwarten.³⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 03.09.2019
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Die **Schaffung einer Medienförderabgabe auf digitalen Plattformen**, wie sie mit einer parlamentarischen Initiative Töngi (gp, LU) gefordert wurde, fand wenig Rückhalt in der KVF-NR. Mit 16 zu 7 Stimmen wurde ihr keine Folge gegeben. Drei Punkte waren für den negativen Entscheid ausschlaggebend. Einerseits wurden bereits Schritte in die Wege geleitet, um die Problematik anzugehen. Erstens wurde die parlamentarische Initiative Engler (cvp, GR; Pa.lv. 18.479) angenommen, mit der die indirekte Presseförderung gestärkt werden soll, und zweitens gab der Bundesrat bekannt, dass 2020 ein Massnahmenpaket zur Medienförderung vorgestellt werde. Andererseits berief sich die Kommission, drittens, auf einen früheren Entscheid: Im Rahmen der Beratungen zum Urheberrechtsgesetz war beschlossen worden, die Entwicklungen in der EU abzuwarten.

Eine Kommissionsminderheit Aebischer (sp, BE) war der Meinung, dass eine Stärkung der Medien mittels neuer Finanzquellen nötig sei. Die vorgeschlagene Abgabepflicht für Betreiber von digitalen Plattformen wurde daher begrüsst.³¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.12.2019
MAXIMILIAN SCHUBIGER

Die mittels parlamentarischer Initiative Töngi (gp, LU) geforderte **Schaffung einer Medienförderabgabe auf digitale Plattformen** stand auf der Traktandenliste des Nationalrates in seiner Wintersession 2019. Nachdem die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen dem Vorstoss eine Abfuhr erteilt hatte, brachte der Initiant sein Anliegen im Plenum vor. Dort zeigte er seine Bedenken erneut auf und wies auf die den hiesigen Konzernen entgangenen Werbeeinnahmen im vergangenen Jahrzehnt und den gleichzeitig stattfindenden Umbruch in der Werbebranche hin, der die Werbung weg von den traditionellen Märkten – im Medienbereich die Presse –, hin zu Onlinewerbung führe. Zudem kritisierte er, dass die Gewinne dadurch grossmehrheitlich zu ausländischen Konzernen flössen. Dem müsse mit einer Abgabe entgegengetreten werden, die den schweizerischen Medien zugute kommen würde. Töngi plädierte auch dafür, dass die Schweiz einen bedeutungsvollen Schritt mache, denn international werde diese Problematik «heiss» diskutiert. Nur so könne man aus

der Verteidigungshaltung ausbrechen, die die Schweiz, nach Empfinden des Initianten, noch einnehme. Trotz eines unterstützenden Votums des Minderheitssprechers Aebischer (sp, BE) unterlag die Initiative auch im Ratsplenum. Mit 125 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen) blieb das Anliegen letztlich chancenlos.³²

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verkehr

Nachdem Evi Allemann (sp, BE) im März 2018 in den Berner Regierungsrat gewählt worden war, gab sie ihren Rücktritt als Präsidentin des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) bekannt. In der Folge reichten Ruedi Blumer (SG, sp) und Michael Töngi (gp, LU) beim VCS-Vorstand ihre Kandidaturen für das Präsidium ein. Für Blumer sprach, dass er bereits seit vier Jahren Mitglied des Zentralvorstands des VCS ist, für Töngi sprach sein Einsitz im nationalen Parlament und seine Mitgliedschaft in der Verkehrs- und Fernmeldekommission des Nationalrats (KVF-NR). Die Wahl an der Delegiertenversammlung am 23. Juni 2018 in Cham (ZG) war eine knappe Angelegenheit: Mit drei Stimmen Unterschied zu seinem Kontrahenten (41:38) wurde **Ruedi Blumer zum neuen Präsidenten des VCS gewählt**, womit das VCS-Präsidium in den Händen der SP blieb. Der VCS setzt sich für eine nachhaltige Mobilität ein, zählt rund 100'000 Mitglieder und wurde 1979 gegründet.³³

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 23.06.2018
SAMUEL BERNET

-
- 1) AB NR, 2023, S. 254 ff.; Bericht SPK-NR vom 18.11.22
 - 2) AB NR, 2020, S. 1400 ff.; Bericht SPK-NR vom 14.8.20; SoZ, 16.2.20; TA, 10.3.20
 - 3) AB NR, 2018, S. 327; TA, 4.1.18; LT, 27.2.18; LZ, 7.3.18
 - 4) AZ, 4.7.19; TA, 6.7.19; SoZ, 7.7.19; SZ, 8.7.19; SoZ, 11.8.19; WW, 29.8., 5.9.19; So-Bli, 6.10.19; TA, 7.10.19; Blick, 14.10.19; LT, NZZ, 16.10.19; NZZ, 26.10.19; So-Bli, 27.9.20
 - 5) Pa.Iv. 19.407
 - 6) AB NR, 2021, S. 1767 ff.; BBI, 2021 2074
 - 7) AB NR, 2021, S. 2755; AB SR, 2021, S. 1225 f.; AB SR, 2021, S. 1443; AZ, 15.9.21
 - 8) LZ, 15.4., 27.5., 13.6., 11.7., 10.8.19; LZ, 22.8.19; LZ, 28.8., 3.9., 19.9.19; LZ, 20.9.19; LZ, 23.9., 28.9., 21.10.19
 - 9) AB NR, 2021, S. 1721 ff.
 - 10) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBI, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19
 - 11) AB NR, 2019, S. 508 ff.
 - 12) AB NR, 2023, S. 948
 - 13) 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
 - 14) AB NR, 2023, S. 1518 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.8.23
 - 15) 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
 - 16) AB NR, 2023, S. 2545 ff.
 - 17) AB NR, 2021, S. 1420 ff.
 - 18) AB NR, 2023, S. 1847ff.
 - 19) BBI, 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, Lib, 13.9.22; WOZ, 22.9.22
 - 20) BBI, 2018, S. 2213 ff.; NZZ, TA, 22.3.18
 - 21) AB NR 2018, S. 2115 ff.; AB NR 2019, S. 618; AB SR 2019, S. 239; BBI 2020, S. 5061 f.; Kommissionsbericht WAK-SR vom 1. Nov. 2018; Zusatzbericht WAK-NR vom 23. Okt. 2018; AZ, SGT, 12.12.18; AZ, NZZ, TA, 13.12.18; TG, 15.12.18
 - 22) AB NR, 2022, S. 2326 ff.
 - 23) AB NR, 2023, S. 2357 ff.; Bericht RK-NR vom 27.10.23
 - 24) AB NR, 2020, S. 2080 f.
 - 25) AB SR, 2021, S. 694 ff.
 - 26) 24H, CdT, TA, 8.4.23; 24H, 7.6.23
 - 27) Blick, 11.2., 13.2.20; 20LU, 14.2.20; TA, 17.2.20; SoZ, 31.5.20; Blick, 1.7.20
 - 28) APS-Zeitungsanalyse 2019 – Medien
 - 29) Pa.Iv. 19.417
 - 30) Bericht KVF-NR vom 3.9.19; Medienmitteilung KVF-NR vom 3.9.19
 - 31) Bericht KVF-NR vom 3.9.19 (2)
 - 32) AB NR, 2019, S. 2243 f.
 - 33) Medienmitteilung VCS vom 23.8.18; AZ, 15.11.17; TA, 25.5.18; NZZ, SGT, TA, 25.6.18; LZ, 26.6.18