

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Schaffner, Barbara (glp/pvl, ZH) NR/CN, Naef, Martin (ZH, sp/ps)
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
Bühlmann, Marc
Flückiger, Bernadette
Heer, Elia
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Heer, Elia; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 2014 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Wahlen	1
Eidgenössische Wahlen	1
Wirtschaft	2
Geld, Währung und Kredit	2
Banken	2
Infrastruktur und Lebensraum	2
Energie	3
Netz und Vertrieb	3
Alternativenergien	3
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	4
Eisenbahn	11
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	12
Raumplanung und Wohnungswesen	13
Raumplanung	13
Umweltschutz	14
Klimapolitik	14
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	16
Parteien	16
Grosse Parteien	16

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
StromVG	Stromversorgungsgesetz
SVG	Strassenverkehrsgesetz
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Kommission für den Eisenbahnverkehr

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
USAM	Union suisse des arts et métiers
LApEI	Loi sur l'approvisionnement en électricité
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
CST	Cargo sous terrain
RailCom	Commission des chemins de fer

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

WAHLEN
DATUM: 20.10.2019
ELIA HEER

Im **Kanton Zürich** kandidierten bei den **Nationalratswahlen 2019** insgesamt 966 Personen auf 32 Listen. Der Frauenanteil unter den Kandidierenden betrug 43 Prozent. Während die Anzahl Listen gegenüber 2015 leicht zurückging, bedeuteten die Zahl der Kandidierenden und der Frauenanteil neue Höchstwerte. Zu vergeben waren im bevölkerungsreichsten Kanton der Schweiz weiterhin 35 Sitze.

Bei den Wahlen vor vier Jahren hatte sich entgegen dem nationalen Trend die SP als Siegerin feiern lassen können. Sie hatte damals zwei zusätzliche Sitze gewonnen. Auch die SVP und die FDP hatten zulegen können. Die Verteilung der 35 Zürcher Nationalratssitze lautete seither: 12 SVP, 9 SP, 5 FDP, 3 GLP, 2 GPS, 2 CVP, 1 BDP, 1 EVP. Die Ergebnisse der Kantonsratswahlen im März 2019 deuteten darauf hin, dass es für die SVP schwierig werden könnte, bei den nationalen Wahlen im Oktober ihre zwölf Sitze zu halten. Nach der veritablen Wahlschlappe bei den kantonalen Wahlen war auf Druck von Parteidoyen Christoph Blocher fast die gesamte Parteileitung zurückgetreten. So stieg die SVP mit einem jungen Interimspräsidenten, Patrick Walder, in den Wahlkampf. Die Partei hatte zudem zwei Rücktritte zu verkraften – Jürg Stahl und Hans Egloff verzichteten auf einen erneute Legislatur. Dafür gab bei der Volkspartei der 2015 nicht wiedergewählte Christoph Mörgeli sein Comeback als Nationalratskandidat. Die SVP verband dieses Jahr ihre Listen einzig mit der EDU. Die Gewinner bei den Kantonsratswahlen waren die Grünliberalen und die Grünen gewesen. Die guten Resultate und das aktuell heisseste Thema – die Klimapolitik – machten beiden Parteien Hoffnung auf Sitzgewinne auch bei den nationalen Wahlen. Die beiden Zugpferde der Zürcher Grünen – der Fraktionspräsident Balthasar Glättli und der ehemalige Vizepräsident der Grünen Schweiz Bastien Girod – reihten sich auf der Hauptliste nur auf den Plätzen drei und vier ein. Angeführt wurde die Liste von zwei Frauen – der ehemaligen Nationalrätin Katharina Prelicz-Huber sowie Parteipräsidentin Marionna Schlatter-Schmid. Auf der Liste vertreten war ursprünglich auch das bekannte Model Tamy Glauser. Allerdings zog Glauser ihre Kandidatur zurück, nachdem sie mit einer «sehr unbedarften Aussage» über die angeblich heilende Wirkung von Veganer-Blut auf einer Online-Plattform heftige Reaktionen ausgelöst hatte. Die andere Partei der Stunde, die Grünliberalen, hatten auf das Wahljahr hin ihre Parteispitze ausgewechselt. Das junge Duo Nicola Forster und Corina Gredig bildeten neu ein Co-Präsidium. Dank diesem frischen Wind und einer Listenverbindung mit der CVP, der BDP und der EVP erhoffte sich die GLP, die angestrebten Sitzgewinne zu realisieren. Eine gänzlich andere Stimmung herrschte derweil bei den Sozialdemokraten. Am meisten Schlagzeilen generierte die SP im Wahljahr durch das parteiinterne Seilziehen über die künftige politische Ausrichtung der Partei. Anhänger des sozialliberalen Flügels fühlten sich dabei zunehmend marginalisiert. Der Konflikt führte schliesslich dazu, dass zuerst die ehemalige Nationalrätin Chantal Galladé und danach der amtierende Nationalrat und ehemalige Parteipräsident Daniel Frei aus der Partei austraten und zur GLP wechselten. In Freis Fall geschah dies, nachdem die SP ihn bereits auf ihre Nationalratsliste gesetzt hatte. Frei verzichtete letztlich ganz auf eine Teilnahme an den Nationalratswahlen. Neben Verlusten von Parteiangehörigen und Wählerinnen und Wählern an die GLP befürchteten die Genossen zusätzlich, dass linke Wechselwähler bei der «Klimawahl» eher die Listenpartnerin, die Grünen, wählen würden und die SP so Sitze verlieren könnte. Auch im Lager der Christdemokraten kam es zu einem Wirbel um eine Personalie. Kathy Riklin (CVP) wurde nach zwanzig Jahren als Nationalrätin von ihrer Partei nicht mehr nominiert. Stattdessen kandidierte Riklin für die Christlichsoziale Vereinigung – mit geringen Chancen auf eine Wiederwahl. Bei der FDP kandidierte der aufstrebende Jungpolitiker und ehemalige Präsident der Jungfreisinnigen, Andri Silberschmidt. Da sämtliche fünf bisherigen Freisinnigen erneut zur Wahl antraten, erklärte die FDP offiziell den Gewinn eines Sitzes zum Ziel. Trotz dieses hochgesteckten Ziels ging die FDP keine Listenverbindung mit anderen Parteien ein. Die Zürcher EVP ist seit 100 Jahren fast ausnahmslos im Nationalrat vertreten, da sie auf eine treue Wählerschaft zählen kann. Ihr Sitz schien daher auch dieses Jahr nicht in Gefahr. Ganz anders sah die Ausgangslage bei der anderen Partei aus, welche 2015 einen Sitz geholt hatte: Bei der BDP ging es ums politische Überleben, nachdem die Partei im März bei den kantonalen Wahlen alle ihre fünf Sitze im Kantonsparlament verloren hatte.

Am Wahlsonntag dominierte die Farbe Grün. Sowohl die Grünen (+7.2 Prozentpunkte, neu 14.1%) als auch die Grünliberalen (+5.8 Prozentpunkte, neu 14.0%) konnten ihre Wähleranteile deutlich ausbauen und gewannen je drei zusätzliche Sitze. Für die Grünen zog neben den beiden Bisherigen und den Spitzenkandidatinnen Schlatter-Schmid und Perlicz-Huber auch noch Meret Schneider in die Grosse Kammer ein. Bei den Grünliberalen gab es nach dem Rücktritt von Thomas Weibel sogar Platz für vier neue Gesichter. Corina Gredig, Jörg Mäder, Judith Bellaïche und Barbara Schaffner vertreten neu den Kanton Zürich in Bundesbern. Co-Präsident Nicola Forster verpasste den Einzug ins Parlament nur knapp. Auf der Verliererseite befanden sich die SVP und die SP, welche je zwei Sitze abgeben mussten. Am meisten Wähleranteile verlor die SP (-4.1 Prozentpunkte, neu 17.3%). Trotzdem schaffte eine neue Sozialdemokratin den Sprung in den Nationalrat, denn Céline Widmer setzte sich gleich vor zwei bisherige Nationalräte – Martin Naef und Thomas Hardegger –, die beide die Wiederwahl verpassten. Die SVP verlor beinahe so viele Wählerprozente (-4.0 Prozentpunkte, neu 26.7%) wie die SP. Während Martin Haab, der erst im Juni für Jürg Stahl nachgerutscht war, sein Mandat verteidigen konnte, verpasste Claudio Zanetti nach nur einer Legislatur im Nationalrat seine Wiederwahl. Auch Christoph Mörgeli verpasste seinen Wiedereinzug in die Grosse Kammer. Ebenfalls zu den Verlierern des Tages gehörten die CVP und die BDP. Die CVP konnte ihren Wähleranteil zwar leicht ausbauen (+0.2 Prozentpunkte, neu 4.4%), verlor aber trotzdem einen ihrer beiden Sitze. Für die BDP verkam die Wahl zu einem veritablen Desaster. Sie verlor über die Hälfte ihres Wähleranteils (neu 1.6%) und mit der Nicht-Wiederwahl von Rosmarie Quadranti war die BDP Zürich ab sofort nicht mehr im Nationalrat vertreten. Die FDP verlor zwar 1.6 Prozentpunkte ihres Wähleranteils (neu 13.7%) und war damit neu nur noch die fünftstärkste Kraft im Kanton, doch immerhin konnte sie ihre fünf Sitze verteidigen. Andri Silberschmidt schaffte den Einzug ins Parlament und verdrängte damit den Direktor des SGV Hans-Ulrich Bigler – eine herbe Niederlage für den Gewerbeverband, da neben Bigler auch Verbandspräsident Jean-François Rime (svp, FR) abgewählt wurde. Die EVP (+0.2 Prozentpunkte, neu 3.3%) verteidigte den Sitz von Niklaus Gugger problemlos. Das beste Resultat aller Kandidierenden erzielte Roger Köppel (svp) mit 121'098 Stimmen. Die Zusammensetzung der Zürcher Nationalratsdelegation lautete damit neu: 10 SVP, 7 SP, 6 GLP, 5 GP, 5 FDP, 1 CVP, 1 EVP. Der Frauenanteil unter den Gewählten betrug neu 45.7 Prozent. Die Stimmbeteiligung fiel gegenüber 2015 um 2.8 Prozentpunkte (2015: 44.4%).¹

Wirtschaft

Geld, Währung und Kredit

Banken

Barbara Schaffner (pvl, ZH) questionne le **mandat de service universel de la Poste dans le domaine des services de paiement**. Elle demande donc au Conseil fédéral d'établir un rapport sur ce mandat et de présenter les adaptations nécessaires le cas échéant. Le Conseil fédéral a accueilli favorablement le postulat. Il s'interroge notamment sur la compatibilité d'une renonciation au mandat de service universel avec l'art. 92 al. 2 de la Constitution fédérale. Cet article indique qu'un service postal, et donc un service universel en matière de services de paiement, suffisant et à des prix raisonnables doit être assuré.

Le **postulat** a été **adopté tacitement** par la chambre haute.²

Infrastruktur und Lebensraum

POSTULAT
DATUM: 18.12.2020
GUILLAUME ZUMOFEN

Energie

Netz und Vertrieb

MOTION
DATUM: 16.06.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

Selon Barbara Schaffner (pvl, ZH), le risque imminent d'une pénurie d'électricité plane sur la Suisse. Un black-out électrique coûterait jusqu'à CHF 3 milliards par jour. Il est donc impératif de prendre toutes les mesures pour souffler au loin cette menace. Dans cette optique, la députée zurichoise a déposé une motion pour exploiter la flexibilité du côté de la consommation électrique. Pour être précis, elle recommande la **création d'un marché de la flexibilité** où les consommateurs pourraient individuellement décider de réduire leur consommation, ou même de se déconnecter temporairement du réseau, contre rémunération. Une meilleure utilisation de la flexibilité **individuelle de consommation** renforcerait la résilience et l'indépendance énergétique de la Suisse. Afin d'étayer son argumentation, la députée vert'libérale a notamment critiqué la stratégie du Conseil fédéral de miser sur des centrales à gaz de réserve.

Si le Conseil fédéral a salué la volonté stratégique d'exploiter les multiples facettes de la flexibilité de la consommation électrique, il a néanmoins préconisé le rejet de la motion. D'après le gouvernement, l'ensemble des mesures voulues par la motion sont d'ores et déjà en cours de discussion au Parlement, notamment dans le cadre des mesures liées à la Stratégie énergétique 2050, ou encore de la révision de la Loi sur l'approvisionnement électrique (LApEI).

A la chambre du peuple, la **motion** a été **adoptée** par 102 voix contre 84 et 2 abstentions. Afin d'être acceptée, la motion issue des rangs vert'libéraux (13 voix) a pu compter sur le soutien des Verts (29), du PS (38), de la majorité du groupe du Centre (19) et de quelques dissident.e.s du PLR (3).⁵

Alternativenergien

MOTION
DATUM: 17.03.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

En parallèle des motions 19.3784 et 19.3750 qui préconisent d'équiper, avec des installations photovoltaïques, le patrimoine immobilier de la Confédération, Barbara Schaffner (pvl, ZH) demande au Conseil fédéral de **mettre à disposition des tiers intéressés les toitures du parc immobilier qui ne seraient pas équipées par la Confédération**. D'après la députée vert'libérale, une maximisation de l'utilisation des toitures pour y installer des panneaux solaires est indispensable pour mettre en œuvre la Stratégie énergétique 2050 et atteindre les objectifs climatiques de la Suisse.

Le Conseil fédéral s'est opposé à la motion. D'abord, il a précisé que des mesures sur le climat pour l'administration fédérale mettaient déjà en œuvre la volonté de la motion. Puis, il a indiqué que si la Confédération voulait atteindre une autarcie énergétique pour son parc immobilier, l'ensemble des toitures des bâtiments de la Confédération serait utilisé. Il n'est donc pas nécessaire de les mettre à disposition de tiers.

La **motion** a été **retirée**.

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle.

Die Kommissionsprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates.

Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine

parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

In der Detailberatung wurden einige Minderheitsanträge behandelt, die aber allesamt abgelehnt wurden: Die Minderheitsanträge Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Pult (sp, GR) verlangten, dass der Strom für den unterirdischen Transport der Güter aus erneuerbaren Energiequellen stammen müsse. Des Weiteren lagen vier Minderheitsanträge Bregy (cvpo, VS) vor, welche die Grundeigentümerinnen und -eigentümer bei Enteignungen besserstellen wollten. Trotz Ablehnung der Minderheitsanträge schuf der Nationalrat durch die Annahme von einigen Mehrheitsanträgen Differenzen zum Ständerat; so etwa beim Enteignungsverfahren, wo die grosse Kammer beschloss, dass Enteignungen erst stattfinden können, wenn dadurch die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe nicht markant negativ tangiert werden. Eine andere Differenz schuf der Nationalrat auch bezüglich der Frage, ob die RailCom über Streitigkeiten zur Preisberechnung entscheiden soll oder nicht. In der an die Detailberatung anschliessenden Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat mit 137 zu 34 Stimmen (bei 15 Enthaltungen) für Annahme des Entwurfes aus. Die ablehnenden Stimmen und die Enthaltungen stammten überwiegend von Mitgliedern der SVP-Fraktion.⁵

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 17.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit einem Vorstoss von Ständerat Schmid (fdp, GR) zur **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike**. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR hatte sich zuvor für Annahme der Motion ausgesprochen. Wie Nationalrätin Schaffner (glp, ZH) erläuterte, unterstütze die Kommission das Anliegen, dass Jugendliche ab 12 Jahren ein langsames E-Bike ohne Fahrausweis benutzen dürfen. Die Kommissionsmehrheit möchte damit weitergehen als die in derselben Session überwiesene Motion Nantermod (fdp, VS; Mo. 20.3080). Diese sieht vor, dass Kinder unter 14 Jahren langsame E-Bikes benutzen dürfen, wenn sie von einer erwachsenen Person begleitet werden. Eine starke Kommissionsminderheit, bestehend aus SVP-, Grüne- und SP-Vertreterinnen und -Vertretern beantragte die Ablehnung der Motion Schmid. Die verminderte Verkehrssicherheit stand dabei im Zentrum der Überlegungen, wie Aline Trede (gp, BE) erklärte. Die Minderheit bevorzuge die Umsetzung der Motion Nantermod. Auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga sprach sich für die Ablehnung der Motion Schmid und für die Umsetzung der Motion Nantermod aus.

Die grosse Kammer liess sich von der Argumentation der Kommissionsminderheit und von Bundesrätin Sommaruga überzeugen und lehnte die Motion mit 112 zu 67 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) ab. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen, von grossen Teilen der SVP-Fraktion und von einzelnen Mitgliedern der Mitte-Fraktion.⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 18.01.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Januar 2021 beschäftigte sich die KVF-NR mit der **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»**. Sie hatte davor von den Ergebnissen der Vernehmlassung Kenntnis genommen. Die Teilnehmenden (beispielsweise Parteien, Kantone und Verbände) hatten dabei ganz unterschiedlich auf die Vorlage reagiert; circa die Hälfte sprach sich für die Umsetzung aus, die andere Hälfte dagegen. Trotz dieses uneinheitlichen Verdikts hielt die Kommissionsmehrheit an ihrem Entwurf zur Revision des SVG in Umsetzung der Standesinitiative fest. Die Mehrheit der Kommission war der Ansicht, dass mit dieser Revision die Sicherheitslage auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbessert wird, indem für schwere Motorwagen «eine Ausrüstungspflicht für unfallvermindernde Assistenzsysteme gelten soll». Diese Pflicht trete fünf Jahre, nachdem ein solches System für obligatorisch erklärt worden war, in Kraft. Für bestimmte Fahrten im Inland könne eine längere Frist vorgesehen werden. Eine Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte Nichteintreten. Für sie bestand kein Bedarf, das SVG anzupassen. Zudem befürchtete die Minderheit, dass sich die Nachrüstung der Fahrzeuge negativ auf das Transportgewerbe auswirken würde. Eine weitere Minderheit Schaffner (glp, ZH) wollte auf das Geschäft eintreten, lehnte jedoch die Fristverlängerung für bestimmte Fahrten im Inland aus Gründen der Rechtsgleichheit ab.⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 hatte sich der Bundesrat für den Entwurf der KVF-NR zur **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»** ausgesprochen, hatte aber vorgeschlagen, einen Passus zu streichen, welcher für inländische Fahrten eine längere Frist für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen vorsieht. Eine solche Sonderbehandlung für Inlandfahrten stehe in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen mit der EU. Er schloss sich mit dieser Haltung der Minderheit Schaffner (glp, ZH) an.

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit dem Geschäft und führte eine intensive Debatte darüber. Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) stellte den Sicherheitsaspekt ins Zentrum seiner Ausführungen. Mit der neuen Regelung würden die Fahrten über die vier Transitachsen – Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosse Sankt Bernhard – sowie auch die Fahrten auf den Zufahrtsstrassen zu diesen Übergängen sicherer. Die von der Kommission vorgesehene Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte begründete Romano mit der Versorgungssicherheit bestimmter Regionen, namentlich der Südschweiz und des Wallis. Christian Wasserfallen (fdp, BE), als Vertreter des Minderheitsantrags auf Nichteintreten, und Barbara Schaffner sahen die Lage anders. Zum einen «ritze» die Vorlage am Landverkehrsabkommen mit der EU, zum anderen gebe es mit der geplanten längeren Frist für Transporte im Wallis und der Südschweiz eine innerschweizerische Diskriminierung. Seitens SP erläuterte Jon Pult (sp, GR), dass seine Partei die Vorlage der Kommissionsmehrheit unterstütze. Der Antrag Schaffner auf Aufhebung der Ausnahmeregelung sei eigentlich richtig, die SP lehne ihn aber aus taktischen Gründen ab, um hier eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden.

Anschliessend wurde über die beiden Minderheiten abgestimmt. Weder die Minderheit Wasserfallen auf Nichteintreten, noch der Antrag Schaffner und des Bundesrates auf Streichung der Sonderregelung für den inländischen Transitverkehr fanden eine Mehrheit. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 112 zu 77 Stimmen angenommen. Die FDP.Libérale-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.⁸

MOTION
DATUM: 16.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in der Sommersession 2022 mit je vier Motionen aus den Reihen der SVP-Fraktion, die auf die steigenden Benzin- und Heizkosten fokussierten. Die Motionen wurden in beiden Räten im Rahmen einer ausserordentlichen Session mit dem Titel **«Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft»** beraten.

Im **Ständerat** stellten die drei Motionäre Marco Chiesa (svp, TI), Werner Salzmann (svp, BE) und Hansjörg Knecht (svp, AG) ihre Vorstösse vor und betonten dabei die Schwierigkeiten, die der Wirtschaft und der autofahrenden Bevölkerung durch die aufgrund des Ukraine Konflikts gestiegenen Energiepreise erwachsen würden. Sie wiesen auch generell auf die hohe Teuerungsrate hin, welche insbesondere den Mittelstand stark belastete. Folglich bewarben sie ihre Vorstösse etwa für eine Reduktion der Mineralölsteuer oder für eine Erhöhung des Berufskostenabzugs. Die Rednerinnen und Redner der anderen Parteien hielten indes wenig von diesen Vorschlägen. Ruedi Noser (fdp, ZH) wies darauf hin, dass auch andere Sektoren von der Teuerung betroffen seien; nicht nur Benzin, Diesel und Heizöl würden teurer. Der Staat könne jedoch nicht für alle

Bereiche Hilfspakete schnüren. Zudem bedeute mehr Geld für einen Sektor auch weniger Geld für andere Bereiche, wenn man sich nicht noch mehr verschulden wolle. Adèle Thorens Goumaz (gp, VD) schloss sich dem Votum von Ruedi Noser an und ergänzte, dass keine Massnahmen zur Entlastung der hohen Energiepreise getroffen werden sollten, die auf Kosten des Klimas gehen würden. Vielmehr liege die Lösung darin, sich von den fossilen Energieträgern zu verabschieden. Carlo Sommaruga (sp, GE) und Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) betonten, dass mit den geforderten Massnahmen schlicht die falschen Bevölkerungsgruppen entlastet würden. Gemäss Sommaruga, seines Zeichens Präsident des Mieterinnen- und Mieterverbands Schweiz, seien nämlich vor allem die Mieterinnen und Mieter von den steigenden Energiepreisen betroffen; ihnen müsse mittels zielgerichteter Massnahmen geholfen werden. Gmür-Schönenberger fügte an, dass mit den von der SVP geforderten Punkten diejenigen Personen bestraft würden, die bereits jetzt versuchten, nachhaltig zu leben: «Genau die Menschen, welche die Entlastung am meisten brauchen, die sozial benachteiligt und wirtschaftlich nicht auf Rosen gebettet sind, die haben ökologisch den kleinsten Fussabdruck.» Auch Finanzminister Ueli Maurer sprach sich gegen die Vorstösse aus: Aus Sicht des Bundesrates sei es nicht angezeigt, bereits in dieser frühen Phase einer möglicherweise kritischen Konjunkturentwicklung in grossem Masse Geld zu verteilen. Es brauche zuerst eine Gesamtanalyse. Sollte der Bund aber einmal eingreifen müssen, dann würde er zuerst auf die tieferen Einkommen fokussieren. Im Anschluss daran wurde einzeln über die vier Motionen abgestimmt; sie wurden allesamt abgelehnt. Nebst der SVP stimmten jeweils auch einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie der Mitte-Fraktion für Annahme der Motionen; insbesondere die Motion Knecht (22.3243) für ein Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft vermochte auch über die SVP-Fraktion hinaus zu überzeugen.

Im **Nationalrat** wurden die vier Motionen zusammen mit einer Motion der FDP.Liberalen-Fraktion (Mo. 22.3249), die ebenfalls ein Entlastungspaket für Bevölkerung und Wirtschaft forderte, sowie mit der Motion Schaffner (glp, ZH; Mo. 22.3260) zur Bekämpfung der Strommangellage beraten. In der grossen Kammer entspann sich eine lange und intensive Debatte, in welcher nicht nur über die Vorstösse, sondern auch über die derzeitige und zukünftige makroökonomische Lage in der Schweiz diskutiert wurde.

Je nach Partei wurden ganz verschiedene Rezepte zur Reaktion auf steigende (Treibstoff- und Energie-)Preise vorgeschlagen: Während Motionär Benjamin Giezendanner (svp, AG) die vorgeschlagene Reduktion der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags als «zielgerichtetes, effizientes und [...] schnell umgesetztes Mittel» bezeichnete, kritisierte Leo Müller (mitte, LU) die Vorschläge der SVP als «Giesskannensystem», dem gezielte Massnahmen vorzuziehen seien. Für ihn standen vielmehr Massnahmen für den Mittelstand und für Haushalte mit kleinem Einkommen im Fokus; etwa in Form von Prämienverbilligungen oder Tankgutscheinen für auf das Auto angewiesene Personengruppen. Samira Marti (sp, BL) ergänzte diese Punkte um weitere mögliche Massnahmen wie etwa tiefere Mieten, höhere Löhne oder dem von ihrer Partei bereits vorgeschlagenen «chèque fédéral» (vgl. Mo. 22.3767). Durch diese Massnahmen würden grosse Teile der Bevölkerung direkt profitieren, so Marti. Parteikollege Samuel Bendahan (sp, VD) ergänzte, dass eine Senkung der Benzinpreise vor allem den Mineralölkonzernen wie Shell oder Esso zu Gute kommen würde.

Die Sprechenden der Grünen und der GLP fokussierten auf die Auswirkungen der von der SVP vorgeschlagenen Massnahmen auf das Klima: Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) betonte, dass das beste Mittel darin bestehe, auf erneuerbare und einheimische Energien zu setzen, welche gut für das Klima seien, die Preise stabilisierten und die Abhängigkeit vom Ausland reduzierten. Zudem müsse auch sorgsam mit der Energie umgegangen werden, indem zum Beispiel im Winter weniger stark geheizt werde. Beat Flach (glp, AG) monierte, dass die SVP mit ihren Vorschlägen diejenigen Personen belohnen wolle, welche viel Benzin verbrauchten. Damit würden indirekt über die Steuern diejenigen Personen belastet, die sich nachhaltig verhielten und jeden Tag mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren würden.

FDP-Vertreter Damien Cottier (fdp, NE) schliesslich wies darauf hin, dass es in jeder freien Marktwirtschaft zu Preisfluktuationen komme. Dies bedeute nicht automatisch, dass der Staat eingreifen müsse. Es sei jedoch die Aufgabe des Parlaments, langfristige Strukturmassnahmen auf den Weg zu bringen – etwa in Form von Steuerreformen in den Bereichen Mehrwertsteuer oder Individualbesteuerung –, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz zu stärken.

Bundesrat Maurer versuchte die Gemüter zu beruhigen: Die Teuerung sei in der Schweiz nicht stark, die Wirtschaft werde diese selber bewältigen können. Es sei aber offensichtlich, dass die Lebenshaltungskosten in der nächsten Zeit hoch bleiben

würden; auch könne es dazu kommen, dass sich die Teuerung von den Energiepreisen auf weitere Bereiche wie etwa die Lebensmittelpreise ausdehne. Sollte sich die Situation zuspitzen, so werde der Bund evaluieren müssen, welche Massnahmen es brauche.

Schliesslich wurden die vier Motionen der SVP abgelehnt, sie vermochten kaum über die SVP-Fraktion hinaus zu mobilisieren. Der Motion Schaffner stimmte der Nationalrat gegen den Widerstand der SVP-Fraktion sowie einiger Mitglieder der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen zu, während die Motion der FDP.Liberalen-Fraktion zuvor zurückgezogen worden war.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2022 befasste sich die **grosse Kammer** als Erstrat mit der **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**. Marco Romano (mitte, TI) führte für die KVF-NR in die Vorlage ein und erläuterte, dass der vom Bundesrat vorgeschlagene neue Ansatz für die Erhebung der LSVA eine Harmonisierung mit dem europäischen System mit sich bringe und die Erhebung der Steuer vereinfache. Dadurch werde der Verwaltungsaufwand für den Schwertransportsektor und den Staat verringert. Die Kommission begrüsse die Vorlage, führte Romano weiter aus; einziger strittiger Punkt sei die Bemessungsgrundlage für Anhänger von Lastwagen, wozu ein Minderheitsantrag Schaffner (glp, ZH) vorliege. Die Mehrheit der Kommission sei der Ansicht, dass die Berechnung der LSVA gemäss Vorlage des Bundesrates und damit weiterhin gleich wie bisher erfolgen soll, also in Abhängigkeit von Fahrleistung, Emissionsklasse und Gesamtgewicht. Dies solle sowohl für Zugfahrzeuge als auch für Anhänger und Auflieger gelten. Anschliessend erläuterte Barbara Schaffner ihren Minderheitsantrag. Dieser bedeute eine Vereinfachung der LSVA-Bemessung für Anhänger, da die Berechnung nur anhand der Anzahl Achsen vorgenommen würde, was überdies dem europäischen Standard entspreche. Diese Vereinfachung würde der Bundeskasse Einsparungen von CHF 50 Mio. in zehn Jahren einbringen, schloss Schaffner. Finanzminister Maurer sprach sich im Namen des Bundesrates gegen den Minderheitsantrag aus. Seit der Einführung der LSVA, als bei der Bemessungsgrundlage auf das Gesamtgewicht abgestellt wurde, hätten viele Transportunternehmen in entsprechend leichtes Material investiert. Man solle daher nun nicht nachträglich die Spielregeln ändern, «denn das System funktioniert so».

Abschliessend schritt der Nationalrat zu den Abstimmungen und trat ohne Gegenantrag auf den Entwurf ein. Die Minderheit Schaffner fand nur bei SP, Grünen und Grünliberalen Zustimmung und wurde mit 110 zu 83 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat den Entwurf einstimmig an; ebenso einstimmige Zustimmung fand der entsprechende Finanzierungskredit.¹⁰

MOTION
DATUM: 08.03.2023
MARCO ACKERMANN

Eine Motion Schaffner (glp, ZH) für die **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote** erfuhr im März 2023 im **Nationalrat** hohen Zuspruch. Mit 142 zu 53 Stimmen wollte die grosse Kammer den Bundesrat damit beauftragen, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden einen Massnahmenkatalog zur Förderung und stärkeren Auslastung der kollektiven Mobilitätsangebote zu erarbeiten.

Die Motion soll helfen, neue Mobilitätsangebote in das bestehende Verkehrssystem zu integrieren und den Verkehr insgesamt klimaneutraler zu gestalten. Einerseits soll dazu dank technologischer Innovationen die Auslastung im öffentlichen und im motorisierten Individualverkehr erhöht werden, andererseits soll die Schaffung von Mobility-on-Demand-Angeboten – darunter fallen beispielsweise Rufbusse oder Sammeltaxis – dank einem Abbau regulatorischer Hürden erleichtert werden. Solche Angebote könnten helfen, Menschen in ländlichen Regionen ohne Privatauto eine effiziente und kostengünstige Mobilitätsform anzubieten. Diese Massnahmen folgten der Devise «mehr Komfort und Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl» oder schlicht «mehr Intelligenz statt Beton im Verkehr», wie Schaffner resümierte.

Auch der Bundesrat unterstützte die Motion. Verkehrsminister Albert Rösti erklärte im Rat, dass der Bundesrat bereits auf einen Abbau regulatorischer Hürden für neue Mobilitätsangebote sowie auf die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen hinarbeite, weshalb die Forderungen der Motion beim Bundesrat «offene Türen» einrennen würden.

Nicht einverstanden mit dem Vorstoss zeigte sich hingegen die SVP-Fraktion, die geschlossen gegen ein «Wunschkonzert mit sozialistischer Prägung» (Walter Wobmann (svp, SO)) stimmte. Es sei unklar, wie die Motion umzusetzen sei, da sie ein «völliges Wirrwarr» an motorisiertem Privatverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr beinhalte. Die Entwicklung in Richtung klimaeffizienter Mobilität sei schon in vollem

Gänge und sei richtig aufgegleist, weshalb es diese Motion nicht brauche, resümierte Wobmann, blieb damit aber auf verlorenem Posten. Die Motion ging damit an den Ständerat.¹¹

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 Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 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 Umfahrvverkehr in den Agglomerationen zu unterbinden. Das Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft mache einen Ausbau der Infrastruktur unumgänglich, so der Tenor auf der bürgerlichen Seite. Während sich die Fraktion der Grünen prinzipiell gegen die Finanzierung und den Ausbau stemmte, goutierte die SP-Fraktion den Unterhalt der bestehenden Autobahnen. Die GLP-Fraktion stimmte teils mit dem bürgerlichen Ja-Lager, teils gesellte sie sich zum rot-grünen Lager. Die bürgerlichen Parteien standen vereint für die Ausbauvorhaben ein.

Was die einzelnen Teile der Vorlage betrifft, so war der **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027** für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen im Rat weitestgehend unbestritten. Ohne Gegenantrag trat der Rat auf die Vorlage ein. Der Nationalrat zeigte sich damit einverstanden, dass in der vierjährigen Periode insgesamt gut CHF 8.8 Mrd. in die bestehende Infrastruktur investiert werden. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) forderte im Rahmen dieses Unterhalts-Budgets einen Passus, wonach Anpassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn daraus keine Kapazitätserhöhung resultiere. Sie argumentierte,

dass mit Anpassungen nur die Sicherheit verbessert werden dürfe, eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens aber nicht wünschenswert sei. Verkehrsminister Albert Rösti entgegnete, dass dies den Handlungsspielraum der Behörden massiv einschränken und der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen würde; solche Anpassungen – etwa zur Nutzung des Pannestreifens – würden zudem helfen, teure Ausbauten zu umgehen. Mit 120 zu 68 Stimmen bei 3 Enthaltungen folgte der Nationalrat hier seiner Kommission sowie dem Bundesrat und lehnte den Minderheitsantrag ab, der von den geschlossenen Fraktionen der SP und der Grünen unterstützt wurde. Letztlich gab der Nationalrat dem Unterhaltsprogramm mit 162 zu 29 Stimmen grünes Licht, einzig die beinahe geschlossene Fraktion der Grünen stimmte gegen den Kredit.

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

Zu den weiteren geplanten Ausbauprojekten gab es ebenfalls verschiedene Minderheitsanträge. Die Minderheit Töngi beantragte, dass auf den Vierspurausbau der A1 auf der Strecke Wankdorf-Schönbühl (BE) und den Sechsspurausbau der A1 auf dem Abschnitt Schönbühl-Kirchberg (BE) verzichtet wird. Töngi befürchtete, dass durch die Ausbauten das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr an Attraktivität gewinne, der Strassenverkehr und das Lärmproblem zunehmen 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 Ausbauschritten sowie zur Planung von zukünftigen Vorhaben – wie etwa Vorstudien zur Glattalautobahn im Zürcher Oberland. Eine Minderheit Schneider Schüttel (sp, FR) aus der mitberichtenden Finanzkommission versuchte vergebens, den Rat davon zu überzeugen, gar nicht erst auf diesen dritten Teil der Vorlage einzutreten. Die Sozialdemokratin argumentierte, dass der Ausbau zu mehr Verkehr führen werde, das Auto insgesamt attraktiver mache und die Klima- und Umweltbelastung erhöhen werde. Die finanziellen Mittel sollten besser dazu verwendet werden, die Biodiversität zu stärken, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Zentren vom Verkehr zu entlasten. Den Nichteintretensantrag lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 83 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Die geschlossenen Fraktionen der SVP, der Mitte und der FDP konnten sich erfolgreich gegen die ebenso geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der Grünen durchsetzen. Der bundesrätliche Gesamtkredit für den Ausbau von CHF 4.354 Mia. versuchten die Minderheiten Töngi, Aebischer, Schlatter, Brenzikofer und Schaffner schliesslich gemäss ihren Streichungsanträgen im zweiten Teil der Vorlage zu kürzen – die Gesamtausgaben wären dabei auf zwischen CHF 2.481 Mrd. und CHF 4.181 zu liegen gekommen. Der Nationalrat wollte von diesen Streichungsvorschlägen indessen nichts wissen, sondern erhöhte den Verpflichtungskredit im Gegenteil konsequenterweise um die Kosten des hinzugefügten Ausbauprojekts in der Romandie und legte den Kredit bei CHF 5.265 Mrd. fest. Die GesamtAbstimmung passierte der Kredit mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei die GLP und die zwei EVP-Stimmen wieder mit der Ratslinken stimmten.

Zu guter Letzt standen im vierten Teil der Vorlage die Änderungen im **Netzbeschluss** zur Debatte. Vor allem Änderungen betreffend den Grossraum Zürich wurden hier beantragt. Der Bundesrat plante, den N1-Abschnitt «Zürich (Hardturmssportplatz) - Platzspitz» durch «Zürich (Hardturmssportplatz) - Zürich (Pfingstweidstrasse)» zu ersetzen. Eine Minderheit Schlatter versuchte hier erneut vergebens, ganz auf beide Varianten zu verzichten. Der N3-Abschnitt «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» sollte nach bundesrätlicher Ansicht ganz gestrichen werden. Ein Einzelantrag Haab (svp, ZH) wollte das «Zürcher Ypsilon», also die soeben genannten Einträge N3 «Zürich (Platzspitz) - Zürich (Wiedikon)» und N1 «Zürich (Hardturmssportplatz) - Platzspitz», hingegen beibehalten. Der Antrag für die Beibehaltung beider Abschnitte wurde jedoch mit 96 zu 85 Stimmen bei 3 Enthaltungen beziehungsweise mit 115 zu 74 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt, wobei nur die SVP-Fraktion und jeweils Teile der FDP- und Mitte-Fraktionen für die Beibehaltung stimmten. Bei der bestehenden Bestimmung zur N11 «Zürich-Nord - Kloten-Süd», die der Bundesrat nicht anpassen wollte, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH), dass zwei Abschnitte ergänzt werden. Der Netzbeschluss zur N11 sollte gemäss der Minderheit auch die Abschnitte «Kloten-Süd - Eglisau - Rafz - Solgen (Grenze)» sowie «Jestetten-Hardt (Grenze) - Schaffhausen-Süd (N4)» umfassen. Diese Minderheit erfuhr jedoch nur bei der geschlossenen SVP-Fraktion und wenigen weiteren Stimmen aus dem bürgerlichen Lager Zuspruch. Ein weiterer Antrag befasste sich zudem mit dem Raum Basel. Ohne dass der Bundesrat entsprechende Änderungen beantragt hatte, wollte eine Minderheit Aebischer den N2-Streckenabschnitt «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese- Basel (Gellert) 1», welcher im geltenden Netzbeschluss aufgelistet war, durch «Basel/Weil am Rhein (Grenze) - Wiese - Hagnau» ersetzen und neu «Wiese - Basel (Gellert) 3» aufführen. Er wollte damit erreichen, dass nach dem Neubau des unterirdischen Rheintunnels gemäss dem Ausbauschritt 2023 die alte Autobahn zurückgebaut wird und dort anstelle von Asphalt wieder Grünflächen entstehen können. Diese Änderung lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 85 Stimmen ab, wobei die GLP-Fraktion den Rückbau begrüsst 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.¹²

MOTION
DATUM: 14.09.2023
LENA BALTISSER

In der Herbstsession 2023 befasste sich der **Ständerat** als Zweitrat mit einer Motion Schaffner (glp, ZH) zur **Erstellung eines Aktionsplans zur Förderung innovativer und klimaneutraler Mobilitätsangebote**. Nachdem die Motion sowohl vom Nationalrat als auch vom Bundesrat noch grossen Zuspruch erhalten hatte, stellte sich die vorberatende KVF-SR mit 7 zu 4 Stimmen ohne Enthaltung gegen die Motion. Die Kommission liess in einem Bericht verlauten, dass sie die Anliegen der Motionärin zwar grundsätzlich unterstütze, aber der Meinung sei, dass innovative und klimaneutrale Mobilitätsangebote durch die Akteurinnen und Akteure des Mobilitätssektors und nicht durch einen Aktionsplan des Bundes gefördert werden sollten. Zudem seien verschiedene Projekte wie der Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) oder die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben bereits in Umsetzung, was die Motion überflüssig mache. Im Rat ergänzte Kommissionsprecher Stefan Engler (mitte, GR), dass ein Aktionsplan als Instrument ebenfalls kritisch zu betrachten sei. Damit werde eine niederschwellige Intervention präsentiert, aber die umgesetzten Massnahmen könnten schlussendlich durchaus verbindliche Auswirkungen haben. Auch habe ein unlängst veröffentlichter Bericht des Bundesrats gezeigt, dass bereits eine Vielzahl an Projekten zu zukunftsfähiger Mobilität in Arbeit seien. Die Handlungsempfehlungen jenes Berichts sind laut Engler zudem bereits als Aktionsprogramm zu werten.

In Unterstützung der Motion meldeten sich Olivier Français (fdp, VD) und Matthias Michel (fdp, ZG) zu Wort. Français unterstrich die klaren Forderungen der Motion, allen voran den Abbau administrativer Hürden und die dringend notwendige Vernetzung innerhalb von Projekten der innovativen und klimaneutralen Mobilitätsangebote. Michel sprach sich für das von der Motion geforderte Gesamtverkehrskonzept aus und betonte, dass die Motion nicht nur die Ökologie, sondern auch die Effizienz der Mobilität verbessern könnte, insbesondere in ländlichen Gebieten. In der Folge nahm auch der Ständerat die Motion, entgegen der Empfehlung seiner Kommission, mit 22 zu 17 Stimmen bei einer Enthaltung an. Somit muss der Bundesrat nun einen entsprechenden Aktionsplan erstellen.¹³

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.03.2023
MARCO ACKERMANN

Im März 2023 nahm sich der Nationalrat der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und des entsprechenden Zahlungsrahmens** an. Mit dem Gesetzespaket sah der Bundesrat vor, die sogenannte **Rollende Landstrasse Rola** – den Bahntransport für Lastwagen im alpinen Güterverkehr mit Begleitwagen für die Chauffeurinnen und Chauffeure – noch bis Ende 2026 weiterzuführen. Der dafür zu stellende Kredit von CHF 64 Mio. bis im Jahr 2027 beinhalte zudem die Liquidation der Rola. Ohne Weiterführung lief die Rahmenvereinbarung mit der Betreiberin RAlpin AG bereits Ende 2023 aus, so der Bundesrat.

Die SVP-Fraktion beantragte erfolglos, auf das Geschäft gar nicht erst einzutreten, da die finanziellen Mittel besser anderswo eingesetzt werden sollten und die Rola sowieso nur als Übergangslösung angedacht gewesen sei. Mit 135 zu 51 Stimmen – sämtliche Gegenstimmen stammten aus der SVP-Fraktion – trat der Nationalrat jedoch auf das Geschäft ein.

Zu Diskussionen führte in der Detailberatung die Frage, bis wann die Rola weiterbetrieben werden soll. Dabei standen zwei Minderheitsanträge sowie der Antrag der KVF-NR zum Betrieb bis Ende 2028 zur Auswahl: Die Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte, die Rola nur bis Ende 2024 zu betreiben und den Kredit entsprechend auf CHF 25 Mio. zu kürzen.

Die Minderheit Fluri (fdp, SO) übernahm den Bundesratsvorschlag, die Rola bis Ende 2026 zu betreiben, sie 2027 zu liquidieren und entsprechend den Kredit bei CHF 64 Mio. anzusetzen. Kurt Fluri argumentierte, dass bis 2027 Umladeterminale für Container in Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) fertiggestellt sein würden und eine weitere Verlängerung des Betriebs aus finanzpolitischer Sicht keinen Sinn ergebe. Dank der Terminals könnten die Container auf der Nord-Süd-Achse direkt von LKWs auf Güterwaggons umgeladen werden und der Transport samt Kraftfahrzeug werde nicht mehr benötigt. Ins selbe Horn blies auch Verkehrsminister Albert Rösti, der im Rat erklärte, dass die Bedeutung der Rola zurückgehe und Angebote im unbegleiteten

kombinierten Verkehr – der Containerverlad ohne LKW und Chauffeure – attraktiver und günstiger geworden seien. Der Weiterbetrieb bis 2026 stelle entsprechend einen Kompromiss dar und die dadurch zu erzielenden Kosteneinsparungen gegenüber einem längeren Betrieb seien in der aktuell angespannten finanzpolitischen Lage des Bundeshaushalts «nicht unbedeutend». Die Mehrheit der Kommission befürchtete hingegen, dass eine Rückverlagerung auf die Strasse stattfinden könnte, falls die Rola zu früh beendet werde. Da das umgebaute Verladeterminale in Novara erst 2028 in Betrieb gehen werde und die Kapazitäten während des Umbaus eingeschränkt seien, seien eine Verlängerung des Betriebs bis 2028 und eine Liquidation im Jahr 2029 sinnvoll, erklärte etwa Barbara Schaffner (glp, ZH), welche in der Kommission den entsprechenden Antrag gestellt hatte.

Der Nationalrat hiess schliesslich mit 107 zu 80 Stimmen den Antrag der Kommission gut – die geschlossenen Fraktionen der SVP und der FDP.Liberalen opponierten erfolglos zugunsten der bundesrätlichen Pläne. Die Minderheit Wasserfallen blieb im Rat chancenlos. Nach Zustimmung zur Kommissionsmehrheit passierte auch die damit nötig gewordene Erhöhung des Kredits auf CHF 106 Mio. die Abstimmung erfolgreich. In der Gesamtabstimmung gab der Nationalrat der Änderung des Güterverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen mit 114 zu 73 Stimmen bei 2 Enthaltungen grünes Licht. Opposition kam wiederum aus den Reihen der SVP und der FDP. Die Rola-Vorlage ging damit an den Ständerat.¹⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION

DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2019 reichten die Nationalrätinnen und Nationalräte Candinas (cvp, GR; 19.4443), Graf-Litscher, (sp, TG; 19.4444), Schaffner (glp, ZH; 19.4445) sowie Töngi (gp, LU; 19.4446) je eine gleichlautende Motion zur **Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr** ein. Sie forderten den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan zur Steigerung des ÖV-Anteils zu erstellen, da das CO₂-Reduktionsziel des Bundesrates von netto null bis 2050 nur so erreicht werden könne. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motionen. Nachdem diese in der Sommersession 2020 von Walter Wobmann (svp, SO) bekämpft worden waren, kamen sie ein Jahr später – in der Sommersession 2021 – in den Nationalrat. Dort argumentierte Wobmann, dass der öffentliche Verkehr nicht gegen andere Verkehrsträger ausgespielt werden solle. Ausserdem werde der öffentliche Verkehr bereits stark subventioniert. Schliesslich wies Wobmann darauf hin, dass auch der Privatverkehr immer umweltfreundlicher werde. In der Abstimmung votierten neben der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion auch die meisten Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motionen. Die Mehrheit der grossen Kammer stellte sich aber hinter das Anliegen der Motionäre und nahm die Vorstösse an.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 06.06.2023
MARCO ACKERMANN

Die **Reaktionen** auf die Botschaft zum **vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** fielen in der FK-NR und in der KVF-NR positiv aus. Beide Kommissionen beantragten im Frühling 2023 einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Die FK-NR war der Ansicht, das vom Bundesrat präsentierte Programm entspreche dem vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgesehenen Rahmen und erziele die gewünschte Wirkung in den Agglomerationen. Die federführende KVF-NR befürwortete sämtliche vorgeschlagenen Agglomerationsprogramme und beantragte zusätzlich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco (TI) als «integralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms <Locarnese> anzuerkennen» und den Kredit von CHF 1.6 Mrd. entsprechend um CHF 38 Mio. zu erhöhen. Zwei Minderheiten beantragten zum einen eine Änderung bei den Abzügen vom Bundesbeitragssatz an die Projekte und zum anderen eine Koppelung des Inkrafttretens dieser Vorlage mit jener des Ausbaus schritt 2023 der Nationalstrassen, damit «verschiedene Projekte und Verkehrsträger [nicht] gegeneinander ausgespielt werden».

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Nationalrat** mit dem bundesrätlichen Entwurf. Für Diskussionen gesorgt hatte in der grossen Kammer dabei erstens der von der KVF-NR zusätzlich beantragte Strassentunnel Moscia-Acapulco im Tessin und die dazugehörige Krediterhöhung von rund CHF 38 Mio. Während die mitberichtende FK-NR auf diesen Tunnel verzichten wollte, stimmte der Rat für die zusätzliche Finanzierungsbeteiligung. Zwar sei dieses Projekt «sozusagen hineingeschuggelt» und nicht nach dem üblichen Verfahren in das Programm aufgenommen worden, wie Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) im Rat erklärte. Da es wohl aber keine

präjudizielle Wirkung für zukünftige Projektaufnahmen entfalte, solle sich doch die ständerätliche Kommission dieser Sache nochmals annehmen.

Zweitens diskutierte die grosse Kammer über die Höhe der Beitragszahlungen des Bundes an die Projekte. Grundsätzlich war vorgesehen, dass sich der Bund mit Zahlungen in der Höhe von 30 bis 45 Prozent der Gesamtkosten an den Projekten beteiligt. Die bundesrätliche Regelung sah jedoch auch Kürzungen der Beiträge in der vierten Generation um fünf Prozent vor, wenn in vorherigen Programmen (jenen aus der ersten und zweiten Generation) Massnahmen in der entsprechenden Agglomeration ungenügend umgesetzt worden waren. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) wollte auf solche Bestrafungen (in den Regionen Burgdorf, Chablais, Chur, Grand Genève, Réseau Urbain Neuchâtelois und Agglo Y) verzichten und den Kredit entsprechend um CHF 35 Mio. erhöhen, damit die Projekte schnell realisiert werden könnten. Die Kommissionsmehrheit wollte mit dieser Massnahme hingegen sicherstellen, dass die Mittel zukünftig effektiv eingesetzt werden. Die Kürzungen fänden dort statt, wo die «Verzögerungen auf ein Selbstverschulden der Trägerschaft zurückzuführen» seien, erklärte Kurt Fluri. Der Rat folgte in diesem Anliegen ebenfalls der Mehrheit und behielt die Kürzungen bei.

Drittens beriet der Nationalrat einen Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) zur Koppelung der Vorlage mit jener zum Ausbauschnitt 2023 der Nationalstrassen. Wasserfallen wollte im Namen der FDP-Fraktion eine solche Verbindung vornehmen, da die beiden Vorlagen als Gesamtsystem betrachtet werden müssten. Die Gegenseite warf der Fraktion hingegen vor, das Agglomerationsprogramm in «Geiselhaft» zu nehmen, um dem umstrittenen Ausbau der Nationalstrassen unter die Arme zu greifen, wie etwa Barbara Schaffner (glp, ZH) kritisierte. Die Verknüpfung der beiden Vorlagen wurde schliesslich mit 109 zu 87 Stimmen abgelehnt, wobei die geschlossen stimmende SVP-Fraktion zusammen mit Teilen der FDP- und der Mitte-Fraktionen erfolglos für eine Verknüpfung votierten.

Zum Schluss stellte sich die grosse Kammer klar hinter die Vorlage: Einstimmig mit 196 Stimmen und ohne Enthaltungen erteilte der Nationalrat den rund 1200 Massnahmen in 32 Agglomerationen im Umfang von CHF 1.6 Mrd. grünes Licht. Die finanziellen Mittel zur Beteiligung des Bundes an diesen Projekten stammten aus dem entsprechenden Topf der zweckgebundenen Mineralölsteuer (NAF). Verkehrsminister Albert Rösti zeigte sich im Rat zufrieden und bezeichnete die Agglomerationsprogramme als «zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, denn sie berücksichtigen alle Verkehrsträger, vom Auto über Bus, Tram, Velo letztlich bis hin zum Zu-Fuss-Gehen». Das Geschäft ging damit mit einer Anpassung am bundesrätlichen Entwurf (dem Strassentunnel Moscia-Acapulco) an den Ständerat.¹⁶

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

Nationalrätin Barbara Schaffner (glp, ZH) reichte im März 2023 ein Postulat ein, mit dem sie den Bundesrat aufforderte, zu überprüfen, ob **raumplanerischer Handlungsbedarf** für eine **sektorübergreifende Planung der Schweizer Energienetze** bestehe. Gemäss Schaffner ist es unabdingbar, Strom-, Gas- und Wärmenetze ganzheitlich zu betrachten und aneinander zu koppeln. Der raumplanerische Aspekt solcher Kopplungen sei jedoch bisher kaum beachtet worden. Die Landesregierung solle deshalb prüfen, wo geeignete Standorte für sogenannte «Multi-Energie Hubs» bestehen. Weiter solle der Bundesrat überprüfen, wie die identifizierten Standorte für die Nutzung als Multi-Energie Hubs gesichert werden können und ob dafür raumplanerische Instrumente angepasst werden sollten. Der Bundesrat empfahl die Annahme des Postulats, worauf der Nationalrat dieser Empfehlung folgte und das Postulat in der Sommersession 2023 stillschweigend annahm.¹⁷

POSTULAT
DATUM: 16.06.2023
ELIA HEER

Umweltschutz

Umweltschutz

POSTULAT
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Barbara Schaffner (glp, ZH) wollte den Bundesrat mit einem im September 2020 eingereichten **Postulat** beauftragen, einige Fragen rund um das Thema **Hochbau und Klimaneutralität** zu beantworten. In einem Bericht solle der Bundesrat festhalten, mit welchen Massnahmen die Hochbau-Branche mit dem Netto-Null-Ziel kompatibel werden könne. Dabei solle der Bundesrat insbesondere den Einsatz von Holz und weiteren nachwachsenden Dämmstoffen, das Recycling von Baustoffen sowie die sogenannte Rekarbonisierung von Beton diskutieren. Unter Rekarbonisierung von Beton wird der Prozess verstanden, bei welchem rezyklierter Beton CO₂ aus der Atmosphäre absorbiert. Der Bundesrat solle auch darlegen, welchen Beitrag an das Ziel der Klimaneutralität einzelne Massnahmen leisten könnten und wie solche Massnahmen finanziell gefördert oder gar regulatorisch vorgeschrieben werden könnten.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates. Nachdem dieses von Thomas Burgherr (svp, AG) bekämpft worden war, kam es in der Sommersession 2021 in den Nationalrat. In diesem Rahmen argumentierte Nationalrätin Schaffner, dass es höchste Zeit sei, die graue Energie von Gebäuden zu thematisieren, denn Berechnungen hätten ergeben, dass ein Gebäude ca. 40 Prozent seiner Klimabelastung schon in der Bauphase generiere. Thomas Burgherr stimmte zu, dass das nachhaltige Bauen gefördert werden solle, lehnte aber staatliche Massnahmen und Vorschriften ab. In der Abstimmung sprachen sich 122 Mitglieder der grossen Kammer für das Postulat aus, 66 stimmten dagegen und 3 enthielten sich der Stimme. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion votierten auch zahlreiche Mitglieder der Mitte-Fraktion gegen das Postulat.¹⁸

Klimapolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** diskutierte in der Sommersession 2022 ausführlich über den **indirekten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative**: In zwei Sitzungen und in insgesamt über 130 Wortmeldungen tauschten sich die Parlamentarierinnen und Parlamentarier über die zukünftige Klimapolitik aus.

Die Sprechenden der Kommission, Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) und Roger Nordmann (sp, VD), präsentierten die Vorlage: Diese stelle ein Rahmengesetz dar, in welchem zum einen die Ziele mit CO₂-Absenkpfeilen für einzelne Sektoren festgelegt worden seien und welches zum anderen auch bereits einzelne finanziell wirksame Massnahmen enthalte. Die UREK-NR-Sprecherin betonte, dass dieser Entwurf im Gegensatz zum von der Stimmbevölkerung abgelehnten CO₂-Gesetz keine Erhöhung von Abgaben und keine neuen Steuern beinhalte. Anschliessend begründete Michael Graber (svp, VS) im Namen seiner Minderheit den Antrag auf Nichteintreten. Erstens lehne die Minderheit den indirekten Gegenvorschlag aus demokratiepolitischen Gründen ab: So habe die Stimmbevölkerung vor ziemlich genau einem Jahr die Revision des CO₂-Gesetzes abgelehnt, dessen Ziele mit dem vorliegenden Entwurf quasi identisch seien; diesen Volkswillen gelte es zu respektieren. Zudem wolle die Kommission mit dem indirekten Gegenvorschlag das Ständemehr umgehen, da dieses bei einem allfälligen fakultativen Referendum im Gegensatz zur Initiative nicht notwendig sei. Zweitens sei das vorliegende Gesetz «unredlich», da das Hauptproblem für die Klimabilanz der Schweiz, das Bevölkerungswachstum, nicht berücksichtigt werde, obwohl «mehr Menschen [...] ganz einfach mehr CO₂ [produzieren]». Drittens sei die Vorlage nicht sinnvoll; in der gegenwärtigen Lage mit dem Krieg in der Ukraine solle sich die Schweiz lieber darauf konzentrieren, eine Strommangellage zu verhindern.

Nach diesem Votum äusserten sich die Fraktionen zum **Eintreten** und erörterten ihre generelle Haltung zur Vorlage. Die Grüne-, die SP-, die GLP-, die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion gaben an, auf die Vorlage einzutreten, und lobten diese in weiten Teilen. So freute sich etwa Kurt Egger (gp, TG) seitens der Grünen-Fraktion, dass das netto-Null-Ziel, das wichtigste Anliegen der Gletscher-Initiative, Eingang in das Gesetz gefunden hatte und auch Reduktionsziele für einzelne Sektoren aufgenommen wurden. Er begrüsst auch das Ziel, die Finanzflüsse klimaverträglich auszurichten. Nadine Masshardt (sp, BE) betonte die Relevanz der beiden «Herzstücke» der Vorlage, das Förderprogramm für den Ersatz fossil und elektrisch betriebener Heizungen und die Finanzierung neuartiger Prozesse und Technologien. Für die GLP-Fraktion betonte Barbara Schaffner (glp, ZH), dass der indirekte Gegenvorschlag so weit gehen soll, dass der Rückzug der Volksinitiative ermöglicht wird, während die Vorlage aber gleichzeitig auch nicht überladen werden soll. Mitglieder der Mitte- und der FDP.Liberalen-Fraktionen unterstrichen, dass ihre Fraktionen hinter dem Übereinkommen von Paris

und der Klimaneutralität bis 2050 stünden. Die SVP-Fraktion schliesslich sprach sich als einzige Fraktion gegen Eintreten aus. Christian Imark (svp, SO) wiederholte im Namen der SVP im Wesentlichen die von Michael Graber vorgebrachten Gründe und kritisierte, dass es im vorliegenden Gesetz um «Umverteilung, um Bevormundung und um Verteuerung» gehe.

Nach den Fraktionen ergriff Umweltministerin Simonetta Sommaruga das Wort. Sie begrüßte im Namen des Bundesrates den Entwurf der Kommission für das neue Klimarahmengesetz. Dieses passe auch gut zum CO₂-Nachfolgegesetz, welches der Bundesrat derzeit vorbereite. Angesichts des Krieges in der Ukraine sei es noch einmal drängender geworden, von den fossilen Energieträgern unabhängig zu werden. Der einzige Punkt, den Sommaruga am Entwurf bemängelte, war das geplante Förderprogramm für die Industrie, welches den Bundeshaushalt während sechs Jahren jährlich mit CHF 1.2 Mrd. belasten würde. Der Bundesrat sei der Ansicht, dass dies derzeit finanziell nicht drin liege. An die SVP-Fraktion gerichtet erklärte Sommaruga des Weiteren, dass über die eigentlichen Umsetzungsmassnahmen im Rahmen von etappenweise vorgelegten Revisionen des CO₂-Gesetzes entschieden werde. Dadurch sei bei jeder Revision wieder ein Volksentscheid möglich. Einen Einzelantrag von Thomas Aeschi (svp, ZG), der forderte, den Entwurf an die Kommission zurückzuweisen, um ein ordentliches Vernehmlassungsverfahren zum indirekten Gegenvorschlag durchzuführen, bevor dieser beraten wird, lehnte der Bundesrat ab, so Sommaruga. Die Exekutive teile diesbezüglich die Ansicht der Mehrheit der Kommission, dass eine solche Vernehmlassung keine neuen Erkenntnisse bringen würde. Anschliessend stimmte der Nationalrat über Eintreten sowie über den Einzelantrag Aeschi ab. Eintreten wurde mit 135 zu 52 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen. Der Antrag Aeschi wurde mit einem ähnlichen Stimmenverhältnis abgelehnt. Die beiden Anliegen fanden ausserhalb der SVP-Fraktion keine Zustimmung.

Danach wurden in einem ersten Debatten-Block die Artikel zu den **Zielen des Gesetzes** diskutiert. Dabei galt es einige Anträge von links-grün und von der SVP zu beraten. Eine Minderheit um Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) forderte beispielsweise, dass die Schweiz bereits 2040 und nicht erst 2050 klimaneutral werden solle. Eine Minderheit Graber hingegen wollte die Verminderungsziele für die einzelnen Sektoren streichen. Diese Ziele kämen einer Planwirtschaft gleich, welche Innovation verhindere und das Wirtschaftswachstum bremse, argumentierte Graber. Der Nationalrat lehnte alle Minderheitenanträge ab.

In einem zweiten Block wurden die **Massnahmen zur Umsetzung der Ziele** beraten. In diesem zweiten Block brachten allen voran Personen aus der SVP-Fraktion Anträge vor; beispielsweise sollte das Ziel der klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzflüsse gestrichen werden. Auch das Sonderprogramm zum Ersatz von Heizungsanlagen wollte eine Minderheit Röstli (svp, BE) aus dem Gesetz entfernen. Dieses binde lediglich Gelder, die besser für die Stromproduktion genützt würden, argumentierte Röstli. Bundesrätin Sommaruga äusserte sich im Rahmen des zweiten Blocks vor allem zur geplanten Förderung von neuartigen Technologien und zur Absicherung von Risiken für öffentliche Infrastrukturen. Sie beantragte, die entsprechenden Artikel zu streichen und diese besser in die geplante Revision des CO₂-Gesetzes aufzunehmen.

In den abschliessenden Abstimmungen folgte der Nationalrat fast überall dem Weg, den die vorberatende UREK-NR vorgespurt hatte. Er stimmte lediglich einer kleineren Änderung zu, wonach die Gemeinden, anders als die Kantone und der Bund, in Bezug auf die Erreichung der Klimaneutralität und in Bezug auf die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels keine Vorbildfunktion für Private und die Wirtschaft übernehmen müssen. Diese Vorbildfunktion besteht darin, dass die Bundesverwaltung bis zum Jahr 2040 mindestens klimaneutral sein muss; die Kantone müssen dieses Ziel lediglich anstreben.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 122 zu 72 Stimmen für Annahme des Entwurfs. Die Gegenstimmen stammten aus den Reihen der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberalen- und der Mitte-Fraktionen.¹⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Grosse Parteien

ANDERES
DATUM: 12.05.2014
MARC BÜHLMANN

Dass die **SP** die einzige Partei bleibt, die einen EU-Beitritt fordert, zeigte sich auch im Umstand, dass sie in der **Neuen Europäischen Bewegung Schweiz (Nebs)** das neue Präsidium stellt. Nach dem Rücktritt von Christa Markwalder (fdp, BE) war keine bürgerliche Vertreterin der im Nachgang der EWR-Abstimmung gegründeten europafreundlichen Organisation mehr im Vorstand. Mit Martin Naef (ZH, sp) und François Cherix (VD, sp) standen der Bewegung, die seit dem Ja zur Masseneinwanderungsinitiative wieder an Mitgliedern gewonnen hatte, zwei SP-Politiker vor – flankiert von Aline Trede (gp, BE), Sabrina Hofer und Sebastian von Graffenried.²⁰

1) AZ, 25.3.19; TA, 30.3., 3.4., 4.4.19; So-Bli, 21.4.19; SoZ, 5.5.19; TA, 16.5.19; NZZ, 1.6., 12.6.19; TA, 2.8., 19.8., 6.9.19; NZZ, 26.9., 21.10.19

2) BO CN, 2020, p.2693

3) BO CN, 2022, p.1280

4) AB NR, 2020, S. 2628 f.

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

6) AB NR, 2020, S. 2632 f.

7) BBI 2021, 135; Medienmitteilung KVF-NR vom 18.1.21

8) AB NR, 2021, S. 1031 ff.; BBI 2021, 530

9) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.

10) AB NR, 2022, S. 2165 ff.

11) AB NR, 2023, S. 292 f.

12) 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

13) AB NR, 2023, S. 756-759; Bericht KVF-SR vom 21.8.23

14) AB NR, 2023, S. 282 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.2.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 17.1.23

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

16) AB NR, 2023, S. 1114 ff.; AB NR, 2023, S. 1123; Medienmitteilung FK-NR vom 31.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23

17) AB NR, 2023, S. 1425

18) AB NR, 2021, S. 1430 f.

19) AB NR, 2022, S. 1149 ff.; AB NR, 2022, S. 1172 ff.; AB NR, 2022, S. 1180 ff.

20) AZ, 13.5.14