

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Storni, Bruno (sp/ps, TI) NR/CN, Cavalli, Franco (TI, forum alternativo)
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
Ammann, Amando
Baltisser, Lena
Buchwalder, Mathias
Flückiger, Bernadette
Gianola, Giada
Heer, Elia
Kipfer, Viktoria
Ziehli, Karel
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Ammann, Amando; Baltisser, Lena; Buchwalder, Mathias; Flückiger, Bernadette; Gianola, Giada; Heer, Elia; Kipfer, Viktoria; Ziehli, Karel; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 2019 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Wahlen	1
Eidgenössische Wahlen	1
Aussenpolitik	2
Zwischenstaatliche Beziehungen	2
Wirtschaft	3
Landwirtschaft	3
Tierische Produktion	3
Lebensmittel	3
Infrastruktur und Lebensraum	4
Energie	4
Alternativenergien	4
Verkehr und Kommunikation	5
Verkehrspolitik	5
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	12
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Raumplanung und Wohnungswesen	14
Wohnungsbau und -eigentum	14
Sozialpolitik	15
Bevölkerung und Arbeit	15
Arbeitsmarkt	15

Abkürzungsverzeichnis

BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
BFE	Bundesamt für Energie
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
WAK-NR	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SIF	Staatssekretariat für internationale Finanzfragen
SMV	Schweizerischer Mieterinnen- und Mieterverband
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
StWE	Stockwerkeigentum
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen
STUG	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen
BPR	Bundesgesetz über die politischen Rechte
AIK	Bundesgesetz über die gebrannten Wasser

OFEV	Office fédéral de l'environnement
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
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CER-CN	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
SFI	Secrétariat d'Etat aux questions financières internationales
Asloca	Association suisse des locataires
ASTAG	Association suisse des transports routiers
PPE	Propriété par étage
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route
LDP	Loi sur les droits politiques
LAIC	Loi fédérale sur l'alcool

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Wahlen

Eidgenössische Wahlen

WAHLEN
DATUM: 20.10.2019
MATHIAS BUCHWALDER

En vue des **élections fédérales dans le canton du Tessin**, 150 candidatures et 23 listes ont été déposées pour le **Conseil national**. Ces chiffres ont dépassé le record de 2015, quand 122 personnes s'étaient portées candidates sur 18 listes (68 candidatures et 11 listes en 2011). Avec 54 candidates, la part des femmes s'est élevée à 36 pour cent de l'ensemble des candidatures (26.2% en 2015). En outre, 17 des 23 listes émanaient des principaux partis, à savoir le PLR, la Lega, le PDC, le PS, l'UDC et les Vert.e.s. L'une des raisons pour cette augmentation résidait dans l'assouplissement des exigences fédérales en matière de soumission des candidatures et des listes. Grâce à une modification de la loi fédérale sur les droits politiques (LDP), les partis ont été, pour la première fois, exemptés de collecter des signatures pour présenter plusieurs listes. Ils devaient cependant être enregistrés auprès de la Chancellerie fédérale, représentés au Conseil national et avoir obtenu au moins 3 pour cent des voix dans leur canton lors des dernières élections. Auparavant, les partis n'étaient exemptés de la récolte de signatures seulement s'ils ne présentaient qu'une liste. Cette hausse s'est également observée ailleurs en Suisse.

Pour la première fois dans l'histoire du canton, trois grands blocs se sont fait face lors de l'élection au Conseil national. Comme en 2015, sur la droite de l'échiquier politique, la Lega dei ticinesi et l'UDC ont conclu une alliance. Au centre, un grand regroupement entre le PLR, le PDC et le PVL a vu le jour. Enfin, les Vert.e.s et le PS se sont apparentés à gauche, alors qu'en 2015, ils s'étaient lancés séparément dans la bataille. Un article du *Corriere del Ticino* a mis en évidence l'importance que peuvent revêtir les apparentements: en 2015, plus d'un dixième des parlementaires Suisse auraient été élus grâce à ceux-ci, principalement des socialistes et des démocrates-chrétiens. À l'inverse, l'UDC a elle été le plus souvent désavantagée par ces alliances. Sans elles, le parti agrarien aurait possédé 35 pour cent des sièges lors de la dernière législature, alors qu'il en a effectivement obtenu 32.5 pour cent.

Dans le canton du Tessin, de nombreux scénarios étaient envisageables. L'alliance entre PLR et PDC, pourtant adversaires historiques dans le canton du sud des Alpes, était principalement due à la crainte de perdre des plumes face aux blocs unis formés à droite et à gauche. Entre 2015 et 2019, les deux partis bourgeois ont partagé quatre des huit sièges tessinois, et ils espéraient bien sûr rester au même niveau pour la législature suivante. Pour le PLR, le danger était d'autant plus réel que le parti devait faire sans le sortant Giovanni Merlini pour défendre ses deux sièges. Celui-ci s'est en effet exclusivement présenté au Conseil des États, où il a visé la succession de son camarade Fabio Abate (plr), qui a décidé de se retirer de la politique fédérale. Ainsi, Rocco Cattaneo (plr), arrivé dans la Berne fédérale en cours de législature, à la suite de l'élection d'Ignazio Cassis au Conseil fédéral, était le seul sortant PLR. Du côté du PDC, les conseillers nationaux Fabio Regazzi et Marco Romano, élus depuis 2011, se sont présentés pour un nouveau mandat.

À gauche, l'objectif était de conquérir un deuxième siège. Chez les socialistes, Marina Carobbio Guscetti, au national depuis 2007, était également candidate à la chambre haute. Grâce à son statut de présidente du Conseil national, la présidente de l'association suisse des locataires (ASLOCA) a été très en vue dans la presse au cours de l'année 2019, ce qui pouvait jouer en sa faveur. À ses côtés, on retrouvait notamment Franco Cavalli, qui s'est présenté sous les couleurs du ForumAlternatif, sur une liste commune avec les Vert.e.s. L'oncologue de renommée internationale avait déjà siégé au national, entre 1995 et 2007, sous la bannière socialiste. Les Vert.e.s et la gauche alternative ont également compté parmi leurs rangs l'ancienne députée au Grand Conseil Greta Gysin, qui s'est portée candidate pour les deux chambres. Enfin, la droite avait pour but de maintenir ses trois sièges. Élu depuis 2015, le vice-président de l'UDC Marco Chiesa était également candidat aux États. Du côté de la Lega, deuxième formation du canton en 2015, les député.e.s Roberta Pantani et Lorenzo Quadri, qui siégeaient tous deux depuis 2011 à Berne, ont brigué un nouveau mandat. Pour la «Ligue des Tessinois», il était important d'envoyer à Berne des représentantes et représentants capables de défendre les intérêts du canton, notamment en termes de relations internationales, a précisé le parti nationaliste. Celui-ci a notamment réitéré son discours sur la préférence indigène à l'embauche, souhaitant une application stricte de celle-ci, contrairement à ce qui a été mis en place suite à l'initiative contre l'immigration de masse.

Avec une participation de 49.8 pour cent (-4.6pp par rapport à 2015), le principal enseignement de l'élection a été la perte d'un siège à droite, qui a basculé dans le sérail de la gauche. En récoltant 12.1 pour cent des voix (+8.6pp par rapport à 2015), les vert.e.s ont réalisé un spectaculaire bond en avant qui leur a permis de ravir un fauteuil. Celui-ci est revenu à Greta Gysin, élue avec 19'952 suffrages. Avec 14.1 pour cent (-1.8pp), le PS a conservé son siège. Portée par la vague verte qui a déferlé dans toute la Suisse et n'a pas épargné le sud des Alpes, l'alliance de gauche a été un succès. La Lega a fait les frais de ce dernier: avec 16.9 pour cent des voix (-4.8pp), elle a dû céder un mandat. Roberta Pantani (21'414 voix) s'est fait devancer par Lorenzo Quadri (23'068 voix) et ne retournera pas sous la coupole pour la prochaine législature. En légère progression (11.7%, +0.4pp), l'UDC a conservé son siège. Celui-ci est revenu à Piero Marchesi (12'315 voix), car Marco Chiesa, mieux élu avec 18'900 suffrages, a accédé au Conseil des États. De la même manière, le siège socialiste sera occupé par Bruno Storni (13'737 voix), après que Marina Carobbio Guscetti (22'996 voix) a été élue à la chambre haute.

Même si le PLR a enregistré un recul de 3.2pp, le parti a conservé son statut de première force du canton avec 20.5 pour cent des voix. Le chef du groupe PLR au Grand Conseil, Alex Farinelli, en recueillant 30'036 voix, s'est non seulement offert le luxe de se placer devant son collègue Rocco Cattaneo (26'285 voix), mais aussi de devenir le candidat le mieux élu du canton. Les deux sortants PDC ont également été reconduits pour une législature. Fabio Regazzi a récolté 24'989 voix, alors que 24'520 bulletins portaient le nom de Marco Romano. Le PDC, comme son allié PLR, a enregistré un recul de 1.9pp pour s'établir à 18.2 pour cent. Les autres formations ont à peine dépassé 1 pour cent des voix. Pour la 51ème législature, la délégation tessinoise au Conseil national sera donc composée de 2 PLR, 2 PDC, 1 PS, 1 Verte, 1 UDC et 1 membre de la Lega. Seule femme tessinoise au national, Greta Gysin sera accompagnée à Berne par Marina Carobbio Guscetti au Sénat.¹

Aussenpolitik

Zwischenstaatliche Beziehungen

Anfang 2022 hatte die WAK-NR das **Grenzgängerabkommen und das Protokoll zur Änderung des Doppelbesteuerungsabkommens zwischen der Schweiz und Italien** fast einstimmig zur Annahme beantragt, gleichzeitig aber auch beim SIF eine Roadmap zur Streichung der Schweiz von der Schwarzen Liste Italiens von 1999 und zur Gewährung des Zugangs der Schweizer Banken zum italienischen Markt in Auftrag gegeben.

Im Nationalrat entspann sich in der darauffolgenden Frühjahrs-session eine lange Debatte unter den Tessiner Ratsmitgliedern verschiedener Parteien, die sich an der nicht vollständigen Umsetzung der Roadmap von 2015 und einem Sistierungsantrag der SVP entzündet hatte. Kommissionssprecher Beat Walti (fdp, ZH) erklärte, dass sich die Kommission einig gewesen sei, dass die neue Grenzgängerregelung eine Verbesserung bedeute. Es sei jedoch zu mehreren Sistierungsanträgen gekommen, weil andere Themen, die in der Roadmap erwähnt wurden, nach wie vor ungeklärt seien. Dieses Anliegen habe die Kommissionsmehrheit aber abgelehnt, weil man nicht mit dem Verzicht auf einen eigenen Vorteil Druck ausüben könne. Dennoch lag auch im Nationalrat ein Sistierungsantrag Marchesi (svp, TI) mit identischer Forderung vor, den Kommissionssprecher Walti konsequenterweise zur Ablehnung empfahl. Greta Gysin (gp, TI) sprach sich im Namen der grünen Fraktion für die Annahme des Abkommens aus und wunderte sich über den Widerstand der Tessiner SVP-Vertreter, die 2015 auf die Unterzeichnung des damaligen Abkommensentwurfs gedrängt hatten, obwohl dieser für die Schweiz weniger vorteilhaft gewesen wäre. Auch SP-Nationalrat Storni (sp, TI) begrüßte im Namen seiner Partei das Abkommen, welches zwar nicht die durch die Grenzgängerinnen und Grenzgänger ausgelösten Probleme des Tessiner Arbeitsmarkts lösen werde, aber zumindest den Vorteil der niedrigeren Steuerbelastung in Italien abschwäche. Die SP lehne den Sistierungsantrag ab, fordere den Bundesrat aber zugleich auf, den Druck zu erhöhen, um den Marktzugang zu verbessern und die Streichung von der Schwarzen Liste zu erreichen. Marco Romano (mitte, TI) kritisierte den Bundesrat scharf für den Ausgang der Verhandlungen, bei denen Italien alles bekommen habe, was es wollte, insbesondere die zehnjährige Übergangsfrist bis zur Anwendung des neuen Abkommens. Sollte Italien das Abkommen nicht bis Ende Jahr abschliessen, verlangte Romano, dass das bestehende Abkommen gekündigt wird und das neue Abkommen ohne Übergangsfrist in Kraft tritt. Der anwesende Bundesrat Maurer verteidigte die Übergangsfrist als Kompromiss, da Italien deutlich mehr gefordert habe. Er teilte dem Nationalrat mit, dass der Bundesrat den Abschluss des

parlamentarischen Prozesses in Italien im März 2022 erwarte. Es gäbe keine Opposition oder andere Anzeichen für eine Verzögerung der Behandlung. Auch zu den beiden offenen Punkten der Roadmap bezog er Stellung. Die schwarze Liste bezeichnete Maurer als «Stück Papier» ohne Wirkung, wobei Italien positive Signale hinsichtlich einer Streichung aussende. Der Marktzugang für Schweizer Banken in Italien sei hingegen «der grosse Brocken», der noch übrig bleibe. Die Schweiz habe, mit Ausnahme von Deutschland, in keinem EU-Land einen solchen Marktzugang. Italien werde die Lösung dieses Problems aber wahrscheinlich nicht selbstständig, sondern im Rahmen der EU vornehmen. Angesichts der gegenwärtigen bilateralen Beziehungen zur EU sehe er diesbezüglich «kein Licht am Ende des Tunnels». Der Bundesrat lehne aus diesen Gründen die Sistierung des Abkommens ab, auch weil man den Kontakt mit Italien verlieren würde. Maurer mutmasste, dass Italien gar froh über einen Abbruch wäre, weil man der Schweiz im Abkommen weit entgegengekommen sei. Der Nationalrat lehnte den Sistierungsantrag mit 136 zu 55 Stimmen klar ab. Nur die SVP-Fraktion sowie die beiden Tessiner Mitte-Nationalräte Regazzi (mitte, TI) und Romano stimmten dafür. Den Entwurf nahm die grosse Kammer in der Folge mit 186 zu 4 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. In den Schlussabstimmungen nahm der Nationalrat das Geschäft mit 183 zu 5 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) an, der Ständerat tat dies einstimmig.²

Wirtschaft

Landwirtschaft

Tierische Produktion

Les escargots ne sont pas considérés comme des animaux de rente en Suisse, ce qui pose problème pour le **développement de l'héliciculture** – soit l'élevage d'escargots – alors que cet animal est un mets de choix dans certaines régions de Suisse, notamment au Tessin. Originaire de ce canton, Bruno Storni (ps) demande donc au Parlement de procéder à un changement législatif afin de considérer pleinement cette activité agricole qui pâtit aujourd'hui de cette situation. Cela a, par exemple, «pour effet d'empêcher l'octroi de permis de construction pour l'élevage de ces animaux en zone agricole.» Le député socialiste relève que l'héliciculture a connu un boom en Italie ces cinq dernières années; un boom qui pourrait également profiter à l'agriculture suisse en cas d'adaptation de la législation. Le Conseil fédéral, par la voix de Guy Parmelin, s'est opposé à la **motion** telle qu'elle a été formulée mais a assuré qu'il allait proposer des adaptations à la deuxième chambre en cas d'acceptation, conscient de la nécessité d'agir pour une agriculture innovante. Le texte a été **accepté** par 146 voix contre 31 et 13 abstentions. Les abstentions et les oppositions sont principalement venues du PLR et de l'UDC.³

Lebensmittel

Fabio Regazzi (centre, TI) veut **mettre fin à «l'euthanasie» des distilleries domestiques**. Il fait, en effet, le constat que les privés ne peuvent plus distiller leur alcool de fruit depuis la modification de la loi sur l'alcool (LAlc) de 2015. Seules les distilleries professionnelles ainsi que les agriculteurs et agricultrices professionnelles peuvent obtenir une concession à cet effet. Pour l'élus tessinois, cette décision met à mal une tradition plusieurs fois centenaire de la production d'eau-de-vie, qui représente une partie du patrimoine de certaines régions de Suisse et particulièrement du Tessin avec sa grappa. Le Conseil fédéral, représenté par Karin Keller-Sutter, estime que ce changement législatif n'entrave pas cette tradition, les petits producteurs pouvant se rendre dans des distilleries reconnues ou adhérer à des coopératives spécialisées. Le **Conseil national** n'est pas de cet avis, acceptant la **motion** par 90 voix contre 78 et 25 abstentions. Lorsqu'on se penche sur la répartition des voix, on remarque un soutien transpartisan, mélangeant des élu.e.s de tous les partis, à l'exception des Vert'libéraux. Il ne s'est toutefois trouvé qu'une seule personne du côté du Parti socialiste (Bruno Storni (TI)) et du PLR (Peter Schilliger (LU)) pour soutenir le texte. Les abstentions sont principalement venues du camp rose-vert.⁴

MOTION
DATUM: 13.09.2023
KAREL ZIEHLI

MOTION
DATUM: 02.05.2023
KAREL ZIEHLI

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
MARCO ACKERMANN

In einer Studie soll der Bundesrat aufzeigen, welches **Sonnenenergiepotential** die sich im Eigentum des Bundes befindenden **Lärmschutzwände entlang von Autobahnen und Bahnlinien** sowie andere Ad-hoc-Strukturen bieten. Ein entsprechendes Postulat Storni (sp, TI), das zuvor auch der Bundesrat befürwortet hatte, überwies der Nationalrat in der Herbstsession 2020 stillschweigend und diskussionslos. Den geforderten Bericht muss der Bundesrat bis Jahresende vorlegen.⁵

POSTULAT
DATUM: 01.10.2021
MARCO ACKERMANN

In Erfüllung eines Postulats Storni (sp, TI) präsentierte der Bundesrat im Oktober 2021 einen **Bericht zum Sonnenenergiepotential bei Lärmschutzwänden entlang von Autobahnen und Bahnlinien**. Der Bundesrat unterschied im Bericht zwischen dem technischen, dem technisch-nutzbaren und dem nutzbaren Potenzial bei Lärmschutzwänden, wobei das letztere die kleinste Zahl auswies. Nutzbar wären demnach Flächen zur Erzeugung von rund 101 GWh Strom pro Jahr (55 GWh entlang der Nationalstrassen und 46 GWh entlang von Bahnstrecken). Im Vergleich zum vom Bund berechneten gesamten Potenzial von Fotovoltaikanlagen in der Schweiz (67 TWh) entspräche dies in etwa einem Anteil von 0.15 Prozent. Demgegenüber wies die Studie ein jährliches technisches Potenzial von 438 GWh aus. Wie der Bundesrat erklärte, gebe es verschiedenste Faktoren, die dieses auf den ersten Blick scheinbar grosse, technische Potenzial beeinträchtigen würden: So seien erstens aus Sicherheits- und Betriebsgründen gewisse Flächen nicht für die Errichtung von Modulen geeignet. Es müssten beispielsweise Abstände zwischen Hochspannungsleitungen bei Bahnanlagen und den Sonnenkollektoren eingehalten werden. Zweitens bewirkten die glatten Oberflächen der Sonnenmodule, dass die Lärm absorbierende Funktion der Schutzwände beeinträchtigt würde. Drittens bestimmten die Lokalität und die Beschattung die wirtschaftliche Nutzung der Module. Hinzu komme, dass die Kosten für die Erstellung solcher Anlagen im Vergleich zu jenen auf Dächern aufgrund zusätzlicher Verfahren, notwendiger Studien und zusätzlicher Anschlussinvestitionen prinzipiell höher ausfielen. Die Schätzungen basierten auf einer im Auftrag des ASTRA zwischen November 2020 und März 2021 durchgeführten Studie.⁶

POSTULAT
DATUM: 03.05.2023
GUILLAUME ZUMOFEN

Afin d'exploiter le potentiel de production d'énergie solaire des installations privées, le député Bruno Storni (ps, TI) a déposé une motion qui charge le Conseil fédéral d'évaluer les **tarifs et taxes au niveau local qui freinent le développement des installations photovoltaïques** et des pompes à chaleur. D'après le député tessinois, les entreprises de distribution d'électricité, propriétés des communes dans la majorité des cas, encaissent des bénéfices sur l'injection dans le réseau d'électricité produite par le photovoltaïque car l'électricité est rétribuée en-dessous de sa véritable valeur. De plus, il pointe du doigt les communes qui taxent l'électricité sans considérer son origine, renouvelable ou non. À cause de ces freins, les producteurs-consommateurs helvétiques construisent des plus petites installations photovoltaïques afin d'optimiser les coûts d'opportunité – maximiser l'autoconsommation et minimiser l'excédent de production électrique – au lieu d'exploiter l'entier potentiel de production d'électricité renouvelable.

Le Conseil fédéral s'est opposé au postulat. Premièrement, il a indiqué que les tarifs étaient fixés selon l'origine des coûts. Deuxièmement, il a précisé que la loi fédérale relative à un approvisionnement en électricité sûr reposant sur des énergies renouvelables (21.047) avait comme objectif d'inciter à la consommation et à la production d'électricité renouvelable pour les producteurs-consommateurs. Troisièmement, il a rappelé que la tarification et la taxation relevaient de la compétence communale, et non de la Confédération.

Au **Conseil national**, le **postulat** a été **refusé** par 113 voix contre 74 et 1 abstention. Le poids parlementaire du camp bourgeois a fait la différence.⁷

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Frühjahrssession 2022 befasste sich der **Nationalrat** mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Er nahm den **Verlagerungsbericht 2021** zur Kenntnis und besprach drei Vorstösse aus den Reihen der KVF-NR.

Der Verlagerungsbericht 2021 war in der KVF-NR insgesamt mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen worden. Kommissionssprecher Bruno Storni (sp, TI) wies darauf hin, dass sich die Schweiz in Sachen Verlagerung zwar in die richtige Richtung bewege, aber das Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr dennoch noch nicht erreicht sei. Marco Romano (mitte, TI) erläuterte des Weiteren, dass sich die KVF-NR entschieden habe, durch drei Vorstösse weiteren Druck auf den Bundesrat auszuüben, um die Verlagerung zu stärken: Mit der Motion 22.3000 solle der Bund beim Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg unterstützend tätig werden. Mit dem Postulat 22.3001 solle im nächsten Verlagerungsbericht darüber informiert werden, inwiefern die Beschaffung und der vermehrte Einsatz von sogenannten kranbaren Sattelauflegern gefördert werden könnten. Die Motion 22.3013 schliesslich forderte die bessere Ausschöpfung des Verlagerungspotenzials für bestimmte Regionen und Gütergruppen.⁸

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene sowie bessere **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** standen im Zentrum einer von Bruno Storni (sp, TI) eingereichten Motion. Diese verlangte konkret, dass die Chauffeurverordnung dahingehend angepasst werde, dass die Berufschauffeure und -chauffeusen ihre wöchentlichen Ruhezeiten nicht mehr im Fahrzeug verbringen dürfen. Durch diese «inakzeptablen Arbeits- und sozialen Bedingungen» entstehe ein Wettbewerbsnachteil für den Güterverkehr auf der Schiene, der mit den Dumpingpreisen auf der Strasse nicht mithalten könne, so Storni. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; der Nationalrat hiess den Vorstoss im Herbst 2020 stillschweigend gut.⁹

MOTION
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2020 reichte die KVF-NR eine Motion ein, um die **Reisebusbranche** zu unterstützen, welche angesichts der Covid-19-Pandemie in eine Existenzkrise geraten sei. Der Bundesrat solle daher analog zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs eine Vorlage erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste zu verhindern. Notwendig seien insbesondere Anpassungen an den bestehenden Bedingungen für die Covid-19-Kreditvergabe. So solle beispielsweise die maximale Kredithöhe von 10 auf 25 Prozent des Umsatzes angehoben werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er begründete dies mit den Massnahmen, die er bereits zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen getätigt hatte, beispielsweise bei der Kurzarbeit. Auf eine Branchenlösung für private Transportunternehmen, analog der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, wollte er verzichten. Die Reisebusbranche trage nicht im selben Ausmass zur Grundversorgung mit Mobilität für die Bevölkerung bei wie der öffentliche Verkehr.

Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der Motion. Bruno Storni (sp, TI) erläuterte im Namen der Kommission das Anliegen. Er wies darauf hin, dass es in der Tat schon Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft gebe. Diese spezifische Branche benötige aber noch mehr Hilfe, da sie sehr hohe Fixkosten habe, beispielsweise durch Leasing von Reisebussen. Wirtschaftsminister Parmelin argumentierte, dass mittlerweile im Rahmen des Covid-19-Gesetzes und der Covid-19-Härtefallverordnung Massnahmen für Härtefälle auf den Weg gebracht worden seien. Weitere Massnahmen seien nicht angebracht. Der Nationalrat sprach sich in der Abstimmung deutlich mit 141 zu 36 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) für die Annahme der Motion aus. Die ablehnenden Stimmen kamen mehrheitlich von der GLP und den Grünen.¹⁰

MOTION
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstützte die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgegleist ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.¹¹

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 17.11.2021
MARCO ACKERMANN

Um international gleichwertige Bestimmungen zu schaffen und die Arbeitsbedingungen von Berufsfahrenden im internationalen Strassentransportwesen zu verbessern, nahm der Bundesrat im November 2021 **Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeusen und Chauffeure** vor. Die entsprechende Änderung in der Chauffeurverordnung stellt beispielsweise sicher, dass wöchentliche Ruhezeiten von 45 Stunden nicht mehr im Lastwagen verbracht werden dürfen. Weiter müssen Chauffeurinnen und Chauffeure regelmässig an den Standort des Unternehmens oder ihren Wohnsitz zurückkehren können. Die Anpassungen erfolgten als Angleichung an EU-Recht (Teil des EU-Mobilitätspakets I) und setzte gleichzeitig das Anliegen einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 20.3524) um. Die Anpassungen traten per Jahresbeginn 2022 in Kraft.¹²

MOTION
DATUM: 09.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Bruno Storni (sp, TI) reichte im Dezember 2021 eine Motion ein, mit welcher er den Bundesrat beauftragen wollte, **die Teilnahme der Schweiz am ERRU umzusetzen**. Gemäss dem Motionär sei der Bundesrat durch das SVG ohnehin dazu angehalten, ein Informationssystem zu Strassenverkehrskontrollen zu führen und dieses mit anderen Informationssystemen zu verlinken. Durch diesen Anschluss könne der gesetzliche Auftrag umgesetzt werden und die Schweiz würde damit an Informationen über ausländische Verkehrsteilnehmende gelangen, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht würde.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Er beabsichtige das STUG anzupassen und damit die notwendige Rechtsgrundlage für den Anschluss an das ERRU zu schaffen.

Der Nationalrat befasste sich in der Sondersession im Mai 2022 mit dem Vorstoss. Bruno Storni betonte dabei insbesondere, dass das ERRU es ermögliche, nicht nur Informationen über einzelne Chauffeure einzuholen, sondern auch über fehlbare Transportunternehmen. Benjamin Giezendanner (svp, AG), der den Vorstoss bekämpft hatte, argumentierte, dass die Schweiz primär die Schwerverkehrskontrollen stärken müsse, um mehr Sicherheit beim Transportgewerbe zu erhalten. Beim Anschluss an das ERRU hingegen stehe nicht der Sicherheitsaspekt, sondern die europäische Integration im Vordergrund; das ERRU sei nämlich «ein wichtiges Instrument zur Durchsetzung von EU-Recht». Dieses Argument von Giezendanner vermochte die Mehrheit des Rates jedoch nicht zu überzeugen; mit 135 zu 49 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die grosse Kammer die Motion an. Die ablehnenden Stimmen und die beiden Enthaltungen stammten von den Mitgliedern der SVP-Fraktion.¹³

MOTIONDATUM: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die mögliche **Teilnahme der Schweiz am ERRU** stand in der Wintersession 2022 auf der Traktandenliste der **kleinen Kammer**. Nachdem Charles Juillard (mitte, JU) die Vorteile einer Teilnahme an diesem Informationssystem zu Strassenverkehrskontrollen erörtert und sich auch Verkehrsministerin Sommaruga für die Annahme der entsprechenden Motion Storni (sp, TI) ausgesprochen hatte, nahm der Ständerat diese stillschweigend an.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 30.05.2023
MARCO ACKERMANN

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

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

Was die einzelnen Teile der Vorlage betrifft, so war der **Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027** für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen im Rat weitestgehend unbestritten. Ohne Gegenantrag trat der Rat auf die Vorlage ein. Der Nationalrat zeigte sich damit einverstanden, dass in der vierjährigen Periode insgesamt gut CHF 8.8 Mrd. in die bestehende Infrastruktur

investiert werden. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) forderte im Rahmen dieses Unterhalts-Budgets einen Passus, wonach Anpassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn daraus keine Kapazitätserhöhung resultiere. Sie argumentierte, dass mit Anpassungen nur die Sicherheit verbessert werden dürfe, eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens aber nicht wünschenswert sei. Verkehrsminister Albert Rösti entgegnete, dass dies den Handlungsspielraum der Behörden massiv einschränken und der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen würde; solche Anpassungen – etwa zur Nutzung des Pannestreifens – würden zudem helfen, teure Ausbauten zu umgehen. Mit 120 zu 68 Stimmen bei 3 Enthaltungen folgte der Nationalrat hier seiner Kommission sowie dem Bundesrat und lehnte den Minderheitsantrag ab, der von den geschlossenen Fraktionen der SP und der Grünen unterstützt wurde. Letztlich gab der Nationalrat dem Unterhaltsprogramm mit 162 zu 29 Stimmen grünes Licht, einzig die beinahe geschlossene Fraktion der Grünen stimmte gegen den Kredit.

Für deutlich mehr Diskussionsbedarf sorgten die **Ausbaupläne für das Nationalstrassennetz**. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) wollte diesen Teil der Vorlage (Ausbauschnitt 2023) an den Bundesrat zurückweisen und diesen dazu anhalten, Umwelt- und Klimaaspekte stärker in die Vorlage einzuarbeiten. Eine Minderheit Storni (sp, TI) beantragte ebenfalls Rückweisung, verlangte aber, dass der Bundesrat ein alternatives Konzept zum Ausbau erarbeitet und bestehende Infrastrukturen durch eine intelligente und effizientere Ausnutzung besser auslastet. Das Schweizer Autobahnnetz sei «im Zeitalter des Betons stehengeblieben» und das ASTRA lebe noch im «secolo scorso», so die Kritik des Tessiner Sozialdemokraten. Die SP-Fraktion verlange deshalb, dass das bestehende Netz dank digitaler Technologien besser und effizienter genutzt wird. Beide Rückweisungsanträge versenkte der Nationalrat mit jeweils 106 zu 85 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei sich die GLP-Fraktion zusammen mit zwei EVP-Stimmen (Jost (evp, BE) und Studer (evp, AG)) auf die Seite der Linken schlug. Zu den weiteren geplanten Ausbauprojekten gab es ebenfalls verschiedene Minderheitsanträge. Die Minderheit Töngi beantragte, dass auf den Vierspurausbau der A1 auf der Strecke Wankdorf-Schönbühl (BE) und den Sechsspurausbau der A1 auf dem Abschnitt Schönbühl-Kirchberg (BE) verzichtet wird. Töngi befürchtete, dass durch die Ausbauten das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr an Attraktivität gewinne, der Strassenverkehr und das Lärmproblem zunähmen und die Klimaziele des Bundes verfehlt würden. Der Nationalrat lehnte die beiden Streichungen mit 105 zu 86 Stimmen bei 1 Enthaltung beziehungsweise mit 106 zu 87 Stimmen ab. Die GLP-Fraktion sowie die beiden EVP-Abgeordneten Studer und Jost stellten sich dabei auf die Seite der Linken. Die Diskussionen zur dritten Röhre am Rosenbergstunnel (SG) und der dazugehörigen sogenannten «Spange Güterbahnhof» (SG) drehten sich um die Fragen, ob einerseits nur die dritte Tunnelröhre gebaut werden sollte, auf die Spange Güterbahnhof aber zu verzichten sei, wie dies eine Minderheit Aebischer (sp, BE) verlangte, oder ob andererseits dieser Ausbauschnitt ganz gestrichen werden sollte, wie dies eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) beantragte. Die Minderheit Aebischer scheiterte mit 108 zu 84 Stimmen, die Minderheit Schlatter mit 123 zu 68 Stimmen bei 1 Enthaltung, wobei die GLP-Fraktion beim Antrag Schlatter ins bürgerliche Nein-Lager wechselte. Verzichten wollte eine Minderheit Brenzikofer (gp, BL) auch auf die Errichtung des Rheintunnels (Birsfelden BL – Kleinhüningen BS). Die grüne Nationalrätin monierte, dass dieser zusätzliche Tunnel vor allem dem Transitgüterverkehr zugutekomme und der Schweizer Verlagerungspolitik zuwiderlaufe. Diesen Antrag versenkte der Nationalrat mit 122 zu 70 Stimmen bei 1 Enthaltung. Hier stellte sich die GLP wiederum grossmehrheitlich auf die Seite der bürgerlichen Fraktionen, die den Tunnelbau für die Basler Osttangente der A2 befürworteten. Bei der Frage, ob es eine zweite Röhre beim 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 Ausbausritten sowie zur Planung von zukünftigen Vorhaben – wie etwa Vorstudien zur Glatttalautobahn im Zürcher Oberland. Eine Minderheit Schneider Schüttel (sp, FR) aus der mitberichtenden Finanzkommission versuchte vergebens, den Rat davon zu überzeugen, gar nicht erst auf diesen dritten Teil der Vorlage einzutreten. Die Sozialdemokratin argumentierte, dass der Ausbau zu mehr Verkehr führen werde, das Auto insgesamt attraktiver mache und die Klima- und Umweltbelastung erhöhen werde. Die finanziellen Mittel sollten besser dazu verwendet werden, die Biodiversität zu stärken, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Zentren vom Verkehr zu entlasten. Den Nichteintretensantrag lehnte der Nationalrat jedoch mit 108 zu 83 Stimmen bei 2 Enthaltungen ab. Die geschlossenen Fraktionen der SVP, der Mitte und der FDP konnten sich erfolgreich gegen die ebenso geschlossenen Fraktionen der SP, der GLP und der Grünen durchsetzen. Der bundesrätliche Gesamtkredit für den Ausbau von CHF 4.354 Mia. versuchten die Minderheiten Töngi, Aebischer, Schlatter, Brenzikofer und Schaffner schliesslich gemäss ihren Streichungsanträgen im zweiten Teil der Vorlage zu kürzen – die Gesamtausgaben wären dabei auf zwischen CHF 2.481 Mrd. und CHF 4.181 zu liegen gekommen. Der Nationalrat wollte von diesen Streichungsvorschlägen indessen nichts wissen, sondern erhöhte den Verpflichtungskredit im Gegenteil konsequenterweise um die Kosten des hinzugefügten Ausbauprojekts in der Romandie und legte den Kredit bei CHF 5.265 Mrd. fest. Die GesamtAbstimmung passierte der Kredit mit 105 zu 82 Stimmen bei 2 Enthaltungen, wobei die GLP und die zwei EVP-Stimmen wieder mit der Ratslinken stimmten.

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

In der GesamtAbstimmung standen sich zwei geschlossene Blöcke gegenüber. Während

die Fraktionen der SP und der Grünen die Gesamtvorlage ablehnten, nahmen alle anderen Fraktionen sie ebenso geschlossen an. Mit 122 zu 67 Stimmen überwies der Nationalrat den leicht modifizierten bundesrätlichen Entwurf an den Ständerat. Gemäss Berichten von SRF planten Grüne sowie der VCS im Nachgang der nationalrätlichen Debatte bereits, das Referendum gegen das Ausbauprojekt (Teil 2 der Vorlage) zu ergreifen.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2023
LENA BALTISSER

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

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

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

Der dritte Teil der Vorlage sah unter anderem die **Schaffung eines international vernetzbaren Registers der Strassentransportunternehmen** vor. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) forderte die Streichung von zwei im Register geforderten Angaben: der Anzahl der im Vorjahr im Unternehmen beschäftigter Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens. Giezendanner ergänzte dazu, dass die Anbindung an das ERRU nicht vollumfänglich geschehen müsse. Der

Antrag fand im Rat jedoch keine Mehrheit; die grosse Kammer folgte der Kommissionsmehrheit und sprach sich mit 106 zu 82 Stimmen ohne Enthaltung für den Entwurf des Bundesrats aus. Weiter empfahl eine Minderheit Fluri (fpd, SO) die von der KVF-NR vorgeschlagene Einführung eines Risikoeinstufungssystems aus dem Register der Strassentransportunternehmen zu streichen. In Anbetracht einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580) und der bereits bestehenden polizeilichen Instrumente zur Einschätzung der Fehlbarkeit von Transportunternehmen müsse die EU-Norm nicht übernommen werden. Bundesrat Röstli sprach sich ebenfalls gegen den Kommissionsantrag aus. Das Risikoeinstufungssystem würde laut dem ASTRA keinen Mehrwert mit sich bringen. In der Abstimmung fiel das Resultat schlussendlich ähnlich knapp aus wie in der Kommission, wo es einen Stichentscheid des Kommissionspräsidenten gebraucht hatte. Der Nationalrat stellte sich jedoch anders als die Kommissionsmehrheit mit 98 zu 92 Stimmen ohne Enthaltung hinter den Minderheitsantrag und den Bundesrat, womit das Risikoeinstufungssystem nicht in das Register aufgenommen wurde.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 191 Stimmen ohne Enthaltung einstimmig gutgeheissen und mit den zwei Anpassungen – der Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Handwerkstransporte und der Nichtunterstellung der Personen der Geschäftsleitung unter das Kriterium der Zuverlässigkeit – an den Ständerat überwiesen. Der Nationalrat genehmigte zudem die Abschreibung besagter Motion Storni, die der Bundesrat mit der beratenen Vorlage als erledigt ansah.¹⁶

MOTION
DATUM: 26.09.2023
LENA BALTISSER

Eine Motion Storni (sp, TI) zur **Erleichterung der Umrüstung von Gebrauchtwagen von Verbrennungs- auf Elektromotoren** erfuhr in der Herbstsession 2023 grossen Zuspruch. Mit 160 zu 28 Stimmen bei 3 Enthaltungen überwies der Nationalrat die Motion an die kleine Kammer.

Die Umrüstung von Gebrauchtwagen stellt laut Storni eine Möglichkeit dar, sowohl den Umweltschutz voranzutreiben als auch neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die bestehenden gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen seien jedoch zu streng und die Umrüstung somit aus einer wirtschaftlichen Sicht unattraktiv. Deshalb forderte Storni konkret, dass die Vorschriften zur Umrüstung von Gebrauchtwagen so angepasst werden, dass für bereits zertifizierte elektrische Komponenten keine wiederholte Nachweispflicht gilt und dass im Zulassungsverfahren für umgebaute Einzelfahrzeuge auf anerkannte Prüf- und Kontrollstellen zurückgegriffen werden kann.

Der Bundesrat hatte die Ablehnung der Motion beantragt. Dekarbonisierung und Klimaschutz seien für ihn zwar zentrale Anliegen, die Verkehrssicherheit dürfe dabei aber nicht gefährdet werden. Eine strenge Kontrolle bei der Umrüstung von Gebrauchtwagen sei dazu weiterhin notwendig. Zudem existiere bereits die Möglichkeit der Konformitätsbewertung für die Umrüstung von spezifischen Fahrzeugmodellen, womit eine Serie von Fahrzeugen umgebaut werden könne, ohne jedes einzeln prüfen zu müssen. Schliesslich würden in der laufenden Revision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verschiedene Erleichterungen für die Zulassung umgerüsteter Gebrauchtwagen beraten. Generell sei dem Bundesrat aber nicht bekannt, dass eine Nachfrage für umgerüstete Gebrauchtwagen bestehe. Abgesehen von einer Mehrheit der SVP-Fraktion hiessen alle Fraktionen die Motion geschlossen gut.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Nachdem der Nationalrat die Beratung der **Änderung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)** mit zwei Anpassungen am bundesrätlichen Entwurf abgeschlossen hatte, befasste sich der **Ständerat** in der Wintersession 2023 als Zweitrat mit der Vorlage. Im Namen der KVF-SR beantragte Therry Burkart (fdp, AG) seinem Rat zwei Änderungen am Beschluss der grossen Kammer.

Erstens forderte die Kommission eine geringfügige Änderung an der **Ausnahme nicht-gewerblicher grenzüberschreitender Transporte durch Handwerkerinnen und Handwerker** von der Lizenzpflicht. Mit dieser Anpassung «soll Klarheit für die betroffene Branche geschaffen werden». In der Abstimmung hiess der Ständerat die Präzisierung der Lizenzpflicht für grenzüberschreitende Transporte stillschweigend gut.

Zweitens beantragte die KVF-SR die **Streichung zweier Aspekte aus dem geplanten Register der Strassentransportunternehmen**: der Anzahl der im Vorjahr im

Unternehmen tätigen Personen und der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge der Unternehmen. Der Nationalrat hatte einen gleichlautenden Minderheitsantrag in seiner Debatte noch abgelehnt. Die ständerätliche Verkehrskommission war nun aber der Meinung, dass das Mobilitätspaket der EU diese beiden Aspekte nicht einschliesse und diese somit auch nicht in den Schweizer Erlass aufgenommen werden müssen. Vielmehr würden die zusätzlichen Informationskategorien im Register laut Burkart für grosse Transportunternehmen einen massiven administrativen Mehraufwand bedeuten. Bundesrat Albert Rösti beantragte der kleinen Kammer, am bundesrätlichen Entwurf festzuhalten. Rösti führte aus, dass die beiden Aspekte im Register verbleiben müssten, um kohärent mit den EU-Vorschriften zu sein. Würden die beiden Kategorien nicht einbezogen, würde eine weitere Änderung des Gesetzes nötig, sobald die Schweiz am ERRU teilnehme. Rösti stellte der kleinen Kammer dabei aber die Möglichkeit in Aussicht, dass in einem Alternativvorschlag zwar beide Aspekte im Gesetz verbleiben könnten, aber nicht angewendet würden, solange die Schweiz nicht Teil des ERRU ist. Die Streichung der beiden Aspekte aus dem Register der Strassentransportunternehmen wurde mit 27 zu 11 Stimmen bei einer Enthaltung gutgeheissen, womit der Rat seiner Kommission folgte und den Antrag des Bundesrates ablehnte.

Die Vorlage passierte die **Gesamtabstimmung** einstimmig, womit sie mit zwei Differenzen zurück an den Nationalrat ging. Der Ständerat genehmigte zudem wie bereits der Nationalrat die Abschreibung einer Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580).¹⁸

Eisenbahn

Bruno Storni (sp, TI) forderte mittels eines im März 2021 eingereichten Postulats eine **Aktualisierung der Szenarien zur Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs**. Bei dieser Aktualisierung solle der «Neuen Seidenstrasse», den Transeuropäischen Verkehrskorridoren und weiteren aktuellen geopolitischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung getragen werden. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gewünschte Aktualisierung vorzunehmen und diese in den Verlagerungsbericht 2023 zu integrieren. Das Postulat gelangte in der Herbstsession 2021 in den Nationalrat. Bruno Storni ergänzte im Rat, dass der Güterverkehr derzeit lediglich 30 Prozent der für diesen Sektor reservierten Trassen (Nutzungsrechte auf dem Schienennetz) brauche. Mit diesen 30 Prozent würden schon an die 75 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. Daher solle auch überprüft werden, ob ein Teil der Trassen für den Personenverkehr zur Verfügung gestellt werden könnte. Benjamin Giezendanner (svp, AG), der das Postulat bekämpfte, kritisierte, dass ein Bericht über die Entwicklung in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht realisierbar sei, da immer wieder auch kurzfristig Ereignisse eintreten können, die signifikante Auswirkungen auf den alpenquerenden Güterverkehr haben. Wenn jetzt Trassen für den Personenverkehr abgegeben werden sollen, sei dies im Übrigen ein Eingeständnis, dass die NEAT «zu gross dimensioniert wurde». Dem entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sie nicht davon ausgehe, dass der Gütertransport auf der Schiene langfristig abnehmen werde. Daher werde die Verlagerungspolitik vom Bundesrat wie bis anhin konsequent weiterverfolgt. Anschliessend stimmte die grosse Kammer dem Postulat mit 137 zu 47 Stimmen zu; lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte das Anliegen ab.¹⁹

Nachdem der Ständerat die bundesrätliche Vorlage ohne Änderungen gutgeheissen hatte, beugte sich in der Herbstsession 2023 auch der Nationalrat über die Botschaft zur **Änderung des Eisenbahngesetzes (EBG)** sowie zur **Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets**. Für die KVF-NR erläuterten Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, NE) und Kurt Fluri (fdp, SO) die grosse Bedeutung der Harmonisierung technischer Vorgaben für die exportorientierte Bahnindustrie der Schweiz sowie für den Personenverkehr. Die Kommissionsmehrheit beantragte ihrem Rat, dem bundesrätlichen Entwurf vorbehaltlos zuzustimmen. Auch Bundesrat Albert Rösti unterstrich die Wichtigkeit des Eisenbahnpakets für den internationalen Eisenbahnverkehr, dessen integraler Bestandteil die Schweiz sei. Die grosse Kammer beschloss daraufhin Eintreten ohne Gegenantrag.

Anlass zu Diskussionen gab aber wie bereits im Ständerat das Verbandsbeschwerderecht von Behindertenorganisationen: KVF-NR-Mitglied Bruno Storni (sp, TI) beantragte dem Nationalrat mit einem Minderheitsantrag, das Verbandsbeschwerderecht für Behindertenorganisationen explizit in die Vorlage

POSTULAT
DATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2023
LENA BALTISSE

aufzunehmen, um das Behindertengleichstellungsgesetz einzuhalten. Er forderte, dass das BAV seine Aufgaben und Funktionen bezüglich der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung im Schienenverkehr beibehalte. Das EU-Recht gehe im Bereich der Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs weniger weit als das Schweizer Recht und bisher seien bei der European Railway Association (ERA) nur Teilaspekte der Schweizer Anforderungen aufgegriffen worden. Die Kommissionsmehrheit hatte sich laut Fluri mit 14 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen gegen den Minderheitsantrag ausgesprochen, da mit diesem die angestrebte Harmonisierung und Verfahrensbeschleunigung teilweise aufgehoben würde und die «verfassungsrechtlich zugesicherte Autonomie von Menschen mit Behinderungen» im bundesrätlichen Entwurf gewährleistet sei. Mitte und GLP teilten die Meinung der Kommissionsmehrheit und stellten sich gegen den Minderheitsantrag. Unterstützung fand der Antrag bei der SP und den Grünen. Die Fraktionen der SVP und FDP verzichteten auf ein Votum.

Auch der Bundesrat lehnte das Anliegen Stornis ab, da der Antrag «mit dieser Vorlage unvereinbar» sei. Die Zulassungsverfahren würden laut Röstli so wieder erschwert. Das BAV prüfe weiterhin die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes, worüber es der ERA Bericht erstatte. Die spezifischen Schweizer Anforderungen würden dadurch von der ERA berücksichtigt. Das Schweizer Verbandsbeschwerderecht sei zudem nicht mit den EU-Bestimmungen vereinbar. Röstli versicherte aber, dass betroffene Personen weiterhin Beschwerde einlegen könnten. Der Nationalrat lehnte den Minderheitsantrag schlussendlich mit 121 zu 70 Stimmen ohne Enthaltung ab.

In der Gesamtabstimmung hiess die grosse Kammer den bundesrätlichen Entwurf sodann – wie bereits der Ständerat – einstimmig gut.

Noch in derselben Session kam die Vorlage in die **Schlussabstimmung**. Beide Räte sprachen sich einstimmig bei 195 bzw. 44 zu 0 Stimmen ohne Enthaltungen für die Annahme des Entwurfs aus, womit das Geschäft **erledigt** war.²⁰

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Herbstsession 2021 über den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**, für welchen der Bundesrat CHF 4.35 Mrd. veranschlagt hatte. Die KVF-NR hatte das Geschäft zuvor an zwei Sitzungen vorberaten, wonach Eintreten im Rat unbestritten war. Die Kommissionsmehrheit wollte die Vorlage des Bundesrates aber um einen Artikel ergänzen, der den Bundesrat dazu auffordert, im Jahr 2023 zu Händen der beiden Kommissionen und der Kantone darzulegen, ob aufgrund der Corona-Krise eine Finanzierungslücke besteht. Falls sich eine solche zeige, solle der Bundesrat einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit 2022–2025 beantragen. Dem gegenüber stand ein Minderheitsantrag Tuena (svp, ZH), welcher auf ebendiesem Artikel verzichten wollte, da der Bundesrat ohnehin jederzeit die Möglichkeit habe, einen Zusatzkredit vorzulegen. Zudem lagen zwei Minderheitsanträge aus der KVF-NR und ein weiterer Minderheitsantrag aus der FK-NR vor, welche die Vorlage ebenfalls beraten hatte. Ein zweiter Minderheitsantrag Tuena wollte die Höhe des Verpflichtungskredits um ca. CHF 250 Mio. kürzen; die Summe von CHF 4.1 Mrd. – dies entspricht der Höhe des Verpflichtungskredits für die Periode 2018–2021 – müsse in wirtschaftlich schwierigen Zeiten genügen. Der dritte Minderheitsantrag, der aus der Feder von Bruno Storni (sp, TI) stammte, wollte den Kredit hingegen auf CHF 4.44 Mrd. erhöhen. Dasselbe Ziel verfolgte auch der Minderheitsantrag Schneider Schüttel (sp, FR) aus den Reihen der FK-NR. Schneider Schüttel argumentierte, dass es eine Erhöhung erlaube, «auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren und vor allem – das ist für meine Minderheit besonders wichtig – die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs stärker zu unterstützen».

Der Nationalrat folgte der Mehrheit der KVF-NR in allen Punkten: Er fügte einen Artikel zu einem allfälligen Zusatzkredit ein und lehnte die Minderheitsanträge auf Kürzung oder Erhöhung des Kredits ab. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage deutlich mit 173 zu 3 Stimmen (4 Enthaltungen) an.²¹

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.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2023
LENA BALTISSER

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.²²

Raumplanung und Wohnungswesen

Wohnungsbau und -eigentum

Nationalrat Bruno Storni (sp, TI) reichte im September 2021 ein Postulat bezüglich der **Finanzierungsmöglichkeiten von energetischen Gebäudesanierungen** ein. Konkret solle der Bundesrat überprüfen, ob es neue Gesetze oder Massnahmen brauche, um die finanziellen Anreize für diese Art von Sanierungen zu verbessern. Der Postulant war nämlich der Ansicht, dass die bisherigen finanziellen Anreize im Rahmen des im CO₂-Gesetz enthaltenen Gebäudeprogramms nicht genügend hoch und deshalb nur für Wohneigentümerinnen und -eigentümer mit hohem Einkommen geeignet seien. Folglich schreite die energetische Sanierung des Gebäudebestands in der Schweiz zu langsam voran. Der Bundesrat empfahl das Postulat zur Annahme, da er finanzielle Anreize für Gebäudesanierungen als eine wichtige Massnahme zum Erreichen des Netto-Null-Ziels erachte. Ausserdem reihe sich das Postulat gut in laufende Arbeiten des BFE und des BAFU zur Vorbereitung der geplanten Revision des CO₂-Gesetzes ein.

Das Postulat wurde von Matthias Samuel Jauslin (fdp, AG) sowie von Walter Wobmann (svp, SO) bekämpft. Daher beugten sich die Mitglieder der grossen Kammer in der Frühlingssession 2022 über den Vorstoss. Jauslin zeigte in seinem Votum durchaus Verständnis für das Anliegen des Postulanten. Jedoch wolle er nicht «Umverteilungen von Reich zu Arm oder von Arm zu Reich [in das Gebäudeprogramm] einbauen».

POSTULAT
DATUM: 17.03.2022
ELIA HEER

Ausserdem sei zu beachten, dass das Gewerbe aufgrund des Fachkräftemangels nicht in der Lage sei, unendlich viele Wärmepumpen in kurzer Zeit zu verbauen. Nicht zuletzt werde die Thematik bereits im Rahmen anderer Vorhaben untersucht, etwa beim indirekten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative, weshalb das Postulat überflüssig sei. Der Nationalrat folgte jedoch Postulant Storni sowie dem Antrag von Bundesrätin Simonetta Sommaruga und nahm das Postulat mit 116 zu 72 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Die ablehnenden Stimmen setzten sich aus der geschlossenen SVP-Fraktion sowie einer Mehrheit der FDP.Liberalen-Fraktion zusammen.²³

MOTION
DATUM: 07.06.2023
VIKTORIA KIPFER

Eine 2022 eingereichte Motion Storni (sp, TI) forderte eine **Anpassung des Stockwerkeigentumsrechts**, um energetische Sanierungen, Fotovoltaikanlagen und Elektroauto-Ladeeinrichtungen an StWE-Liegenschaften rechtlich zu erleichtern. Diese Veränderungen könnten in die geplante Anpassung des Stockwerkeigentumsrechts integriert werden und es sei auch im Sinne der Energiestrategie 2050, die Installation wirtschaftlich lukrativer Photovoltaik-Anlagen auf Gebäuden im Gemeinschaftseigentum zu fördern. Dies solle insbesondere mithilfe von Quoren bei der Beschlussfassung bei Gemeinschaftseigentümerinnen und -eigentümern erreicht werden. Der Bundesrat entgegnete, dass die einzelnen Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer nicht einfach überstimmt werden dürfen, da sie allfällige Entscheide mitfinanzieren müssten. So würde die vorgeschlagene Änderung des Stockwerkeigentumsrechts eine Einschränkung des Interessenausgleichs und der Autonomie der verschiedenen Eigentumsparteien nach sich ziehen. Daher sei die Motion abzulehnen. Der **Nationalrat** nahm die Motion jedoch mit 119 zu 66 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) an. Gegen den Vorstoss positionierten sich die geschlossen stimmende SVP-Fraktion, eine knappe Mehrheit der Mitte-Fraktion und ein Mitglied der FDP-Fraktion.²⁴

MOTION
DATUM: 20.12.2023
VIKTORIA KIPFER

In der Wintersession 2023 beugte sich der Ständerat als Zweitrat über eine Motion Storni (sp, TI) zur **Anpassung des Stockwerkeigentumsrechts**, so dass energetische Sanierungen, Fotovoltaikanlagen und Elektroauto-Ladeeinrichtungen an StWE-Liegenschaften erleichtert vorgenommen werden könnten. Die RK-SR beantragte ihrem Rat, die Motion abzulehnen. Die Kommission sah nicht die heutige Rechtsprechung, sondern fehlende Finanzierungsmöglichkeiten als primären Grund für nicht vorgenommene energetische Sanierungen. Folglich kritisierte die RK-SR die Notwendigkeit des Vorstosses, insbesondere angesichts einer bereits in Angriff genommenen Umsetzung einer Motion Caroni (fdp, AR; Mo. 19.3410), welche bereits Anpassungen des Stockwerkeigentumsrechts zum Inhalt habe. Auch der Bundesrat bemängelte unter anderem, dass umweltpolitische Massnahmen dem öffentlichen statt dem zivilen Recht unterstünden und somit eine Sonderregelung im Sinne der Motion Storni nicht zielführend sei. Der Ständerat lehnte die Motion daraufhin stillschweigend ab.²⁵

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

Arbeitsmarkt

POSTULAT
DATUM: 04.05.2020
GIADA GIANOLA

Mittels Postulat wollte Bruno Storni (sp, TI) im Mai 2020 den Bundesrat beauftragen, das **Potenzial von Heimarbeit und ihre Auswirkungen auf die Arbeitswelt und den Verkehr zu prüfen**. Zudem sollte er Zukunftsszenarien bezüglich Heimarbeit entwickeln. Die Corona-Pandemie habe die Nutzung von Homeoffice verstärkt, betonte Storni. Nicht nur hätten dank Homeoffice die beruflichen Tätigkeiten während des Lockdowns aufrechterhalten werden können, dies habe auch andere positive Auswirkungen mit sich gebracht, wie unter anderem die geringere Verkehrsbelastung durch den privaten sowie den öffentlichen Verkehr, aber auch eine bessere Vereinbarkeit zwischen Beruf und Familie und tiefere CO₂-Emissionswerte. Um diese positiven Auswirkungen von Heimarbeit auch in Zukunft zu fördern, sollten Zukunftsszenarien über das Entwicklungspotenzial von Homeoffice erarbeitet werden.

In seiner Stellungnahme vom August 2020 beantragte der Bundesrat, das Postulat abzulehnen. Er plane bereits einen Monitoringbericht über die Entwicklungen der Digitalisierung des Arbeitsmarktes bis Ende 2022, weshalb es keines weiteren Berichts bedürfe. Zudem hätten andere Berichte gezeigt, dass die arbeitsrechtlichen

Bestimmungen ausreichen, um Heimarbeit zu regeln. Im Rahmen der **Sondersession 2022** lehnte der **Nationalrat** das Postulat mit 123 zu 66 Stimmen ab.²⁶

-
- 1) CdT, 6.6., 21.8.18, 27.5., 28.5., 29.5., 3.6.19; TA, 6.6.19; CdT, 7.6., 11.6., 13.6., 1.7., 27.7., 30.7., 31.7.19; NZZ, TA, 2.8.19; CdT, 13.8., 20.8., 12.9., 30.9., 11.11.19
 - 2) AB NR, 2022, S. 50 ff.; AB NR, 2022, S. 625; AB SR, 2022, S. 252; Medienmitteilung WAK-NR vom 25.1.22; CdT, 1.3., 2.3.22
 - 3) AB NR, 2023, S.1566
 - 4) AB NR, 2023, S.722 f.
 - 5) AB NR, 2020, S. 1897
 - 6) Bericht BR vom 1.10.21; NZZ, 28.10.21
 - 7) BO CN, 2023, pp.822 s.
 - 8) AB NR, 2022, S. 516 ff.
 - 9) AB NR, 2020, S. 1893
 - 10) AB NR, 2020, S. 2620 f.
 - 11) AB SR, 2021, S. 391 ff.
 - 12) Medienmitteilung BR vom 17.11.21
 - 13) AB NR 2022, S. 652 f.
 - 14) AB SR, 2022, S. 1189
 - 15) 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
 - 16) AB NR, 2023, S. 1518 ff.; Medienmitteilung KVF-NR vom 15.8.23
 - 17) AB NR, 2023, S. 1956 f.; Mo, 22.3078
 - 18) AB SR, 2023, S. 1214 ff.; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.23
 - 19) AB NR, 2021, S. 1847 f.
 - 20) AB NR, 2023, S. 1527 ff.; AB NR, 2023, S. 2156; AB SR, 2023, S. 1026
 - 21) AB NR, 2021, S. 2051 ff.
 - 22) AB NR, 2023, S. 1847ff.
 - 23) AB NR, 2022, S. 525 f.
 - 24) AB NR, 2023, S. 1165 f.
 - 25) AB SR, 2023, S. 1248 f.
 - 26) AB NR, 2022, S. 766 f.