

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Suter, Gabriela (sp/ps, AG) NR/CN, Giezendanner, Benjamin (svp/udc, AG) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Bieri, Niklaus  
Bühlmann, Marc  
Flückiger, Bernadette  
Frick, Karin  
Gianola, Giada  
Heer, Elia  
Heidelberger, Anja  
Schmid, Catalina  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Flückiger, Bernadette; Frick, Karin; Gianola, Giada; Heer, Elia; Heidelberger, Anja; Schmid, Catalina; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: , 2019 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Institutionen und Volksrechte	2
Parlamentsorganisation	2
Volksrechte	3
Wahl- und Abstimmungsverfahren	3
Wahlen	5
Eidgenössische Wahlen	5
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	6
Energie	6
Alternativenergien	6
Erdöl und Erdgas	10
Verkehr und Kommunikation	11
Verkehrspolitik	12
Strassenverkehr	13
Eisenbahn	19
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	22
Umweltschutz	24
Naturschutz	24
Lärmschutz	25
Bodenschutz	25
Abfälle	26
<b>Sozialpolitik</b>	26
Bevölkerung und Arbeit	26
Arbeitsmarkt	26
Sozialversicherungen	27
Invalidenversicherung (IV)	27

# Abkürzungsverzeichnis

<b>SPK-SR</b>	Staatspolitische Kommission des Ständerats
<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>RK-SR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>SPK-NR</b>	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>RK-NR</b>	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>IV</b>	Invalidenversicherung
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>Büro-SR</b>	Büro des Ständerates
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>ENHK</b>	Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>StGB</b>	Schweizerisches Strafgesetzbuch
<b>EnG</b>	Energiegesetz
<b>WBF</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>StromVG</b>	Stromversorgungsgesetz
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>EFV</b>	Eidgenössische Finanzverwaltung
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>ZHAW</b>	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
<b>Aerosuisse</b>	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
<b>KVA</b>	Kehrichtverbrennungsanlagen
<b>ICD</b>	Internationale Klassifikation der Krankheiten
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>LITRA</b>	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
<b>CST</b>	Cargo sous terrain
<b>RailCom</b>	Kommission für den Eisenbahnverkehr
<b>VöV</b>	Verband öffentlicher Verkehr
<b>ERRU</b>	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen
<b>STUG</b>	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen
<hr/>	
<b>CIP-CE</b>	Commission des institutions politiques du Conseil des États
<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CAJ-CE</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
<b>OFEN</b>	Office fédéral de l'énergie
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats

<b>CIP-CN</b>	Commission des institutions politiques du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>CAJ-CN</b>	Commission des affaires juridiques du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>AI</b>	Assurance-invalidité
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>Bureau-CE</b>	Bureau du Conseil des Etats
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>CFNP</b>	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>CP</b>	Code pénal suisse
<b>LEne</b>	Loi sur l'énergie
<b>DEFR</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>LApEI</b>	Loi sur l'approvisionnement en électricité
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>AFF</b>	Administration fédérale des finances
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>ZHAW</b>	Haute école des sciences appliquées de Zürich
<b>Aerosuisse</b>	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
<b>UIOM</b>	Usines d'incinération des ordures ménagères
<b>CIM</b>	Classification internationale des maladies
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>ÖBB</b>	Österreichische Bundesbahnen
<b>LITRA</b>	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
<b>CST</b>	Cargo sous terrain
<b>RailCom</b>	Commission des chemins de fer
<b>UTP</b>	Union des transports publics
<b>ERRU</b>	Système de registre européen des entreprises de transport routier
<b>LEnTR</b>	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Strafrecht

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 25.06.2021  
CATALINA SCHMID

In der Sommersession 2021 gab die RK-NR einer parlamentarischen Initiative Suter (sp, AG) Folge, welche die Ergänzung des Strafgesetzbuchs um einen **Straftatbestand Cybermobbing** forderte. Die Problematik des Cybermobbings habe in den letzten Jahren aufgrund der Digitalisierung stark zugenommen, wobei gemäss einer Studie der ZHAW fast jede vierte minderjährige Person von Cybermobbing betroffen sei. Die bestehende Gesetzgebung sei vorwiegend auf Einzelhandlungen wie beispielsweise Nötigung ausgelegt und reiche nicht mehr aus, um auf das zunehmende Cybermobbing zu reagieren, das in einer Vielzahl an Handlungen und Verhaltensweisen auf ein Opfer einwirke. Im Rahmen der Beratung des Vorstosses beschloss die Kommission zugleich, ein Kommissionspostulat (Po. 21.3969) einzureichen, womit sie den Bundesrat beauftragen wollte, neue Bestrafungsmöglichkeiten für Cybermobbing und digitale Gewalt zu prüfen.<sup>1</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 27.09.2021  
CATALINA SCHMID

Im Rahmen der Beratung der parlamentarischen Initiative Suter (sp, AG; Pa.Iv. 20.445) beschloss die RK-NR, ein Postulat für **Ergänzungen des Strafgesetzbuchs betreffend Cybermobbing und digitaler Gewalt** einzureichen. Gegenwärtig enthalte das Strafgesetzbuch zwar verschiedenste Artikel, die zur Bestrafung von Cybermobbing zur Anwendung kommen könnten, allerdings reiche die blosser Erwähnung des Cybermobbings im StGB nicht aus, um die «Nöte der Betroffenen» zu lindern, begründete die Kommission ihren Vorstoss. In der Herbstsession 2021 nahm der Nationalrat das Postulat stillschweigend an.<sup>2</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 21.01.2022  
CATALINA SCHMID

Anders als zuvor ihre Schwesterkommission entschied die **RK-SR** im Januar 2022 mit 8 zu 5 Stimmen, der parlamentarischen Initiative Suter (sp, AG) für die **Einführung eines Straftatbestands Cybermobbing** keine Folge zu geben. In ihrer Medienmitteilung führte sie als Begründung an, zuerst den Bericht in Erfüllung eines Kommissionspostulats der RK-NR (Po. 21.3969) abwarten zu wollen. Dieser verspreche, die Problematik und den allfälligen Handlungsbedarf bezüglich Cybermobbings breiter auszulegen.<sup>3</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 06.12.2022  
KARIN FRICK

Im November 2022 bekräftigte die RK-NR ihren Entscheid für die **Einführung eines neuen Straftatbestands für Cybermobbing**. Nachdem sich ihre Schwesterkommission dagegen entschieden hatte, beantragte die RK-NR ihrem Rat abermals mit grosser Mehrheit, der entsprechenden parlamentarischen Initiative Suter (sp, AG) Folge zu geben. Sie hatte inzwischen vom Bericht des Bundesrates zu Ergänzungen des Strafgesetzbuches zu Cybermobbing Kenntnis genommen und war anders als der Bundesrat der Ansicht, dass Mobbing-Handlungen im Internet durch das geltende Strafrecht nicht ausreichend abgedeckt seien. Der **Nationalrat** folgte seiner Kommission in der Wintersession 2022 mit 154 zu 36 Stimmen bei 3 Enthaltungen und **gab der Initiative Folge**. Der ablehnende Antrag von Andreas Glarner (svp, AG) fand ausserhalb der SVP-Fraktion keine Unterstützung.<sup>4</sup>

## Institutionen und Volksrechte

### Parlamentsorganisation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 15.03.2022  
MARC BÜHLMANN

Damit auch Menschen mit Beeinträchtigungen die per Internet live übertragenen Diskussionen in den beiden Kammern verfolgen können, forderte Gabriela Suter (sp, AG) **Barrierefreiheit des Live-Streams der Parlamentsdebatten (Pa.Iv. 20.505)**. In der Tat können hörbeeinträchtigte Personen diese Debatten nicht mitverfolgen, weshalb die Sozialdemokratin einen Abbau der Hürden in Form von Untertiteln und Übersetzungen mittels Gebärdensprache forderte.

Das Büro-NR empfahl in einer ersten Beratung im Mai 2021 einstimmig (mit 12 zu 0 Stimmen), der Initiative Folge zu geben. Menschen mit Behinderungen müssten besser eingebunden werden – so die Begründung. Zudem habe ein Pilotversuch der Parlamentsdienste in der Wintersession 2020 gut funktioniert. Es sei allerdings noch zu klären, in welchen Sprachen Untertitel verfasst werden müssten und ob mittels Gebärdensprache Simultanübersetzungen angeboten werden sollten.

Weil das Büro-SR dieser Empfehlung allerdings im August 2021 nicht zustimmen wollte, beriet sich das Büro-NR im Februar 2022 ein zweites Mal. Das Nein der ständerätlichen Kommission beruhte auf der Überlegung, dass die Kosten von mehreren CHF 100'000 zu hoch seien. Die spezielle Situation im Ständerat – vor allem die Kultur der Mehrsprachigkeit, aber auch die technische Ausstattung – habe die kleine Kammer zudem bereits 2015 dazu bewogen, auf eine Simultanübersetzung der ständerätlichen Debatten zu verzichten. Das Büro-NR hielt allerdings an seinem Entscheid fest. Mit 11 zu 1 Stimme begründete es, dass hohe Kosten möglicher Lösungen kein Grund dafür sein dürften, hörbehinderte Menschen von der politischen Teilnahme auszuschliessen.

Der Nationalrat folgte in der Frühjahrsession mit 180 zu 7 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) sehr deutlich seinem Büro. Zwar lag ein schriftlicher Antrag von Erich Hess (svp, BE) gegen Folgegeben vor – der Berner monierte die Kosten, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stünden, da die Ratsdebatten ja sehr zeitnah auch schriftlich in Form des Amtlichen Bulletins vorlägen –, der Vorstoss wurde aber diskussionslos auch von der Mehrheit der Fraktionskolleginnen und -kollegen von Erich Hess angenommen.<sup>5</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 21.09.2022  
MARC BÜHLMANN

Obwohl der Nationalrat der parlamentarischen Initiative von Gabriela Suter (sp, AG) für **Barrierefreiheit des Live-Streams der Parlamentsdebatten** mit 108 zu 7 Stimmen deutlich Folge gegeben hatte, insistierte das Büro-SR einstimmig auf seinen ursprünglichen Entscheid, dem Anliegen keine Folge zu geben. Barrierefreiheit – die Initiative verlangte insbesondere, dass die Internetübertragung der Ratsdebatten mit Untertiteln versehen wird, damit auch hörgeschädigte Menschen ihnen folgen können – sei wichtig, so die Sprecherin des Büros, Brigitte Häberli-Koller (mitte, TG); die Kosten für die hier vorgesehene Umsetzung (z.B. mittels Live-Untertitelung in mehrere Sprachen oder Simultanübersetzung in Gebärdensprache) seien aber nicht verhältnismässig. Der Ständerat habe bereits 2015 einen Vorschlag für eine Simultanübersetzung in die Landessprachen abgelehnt, der es einem grossen Teil der Bevölkerung erlaubt hätte, die Debatten in der jeweiligen Muttersprache zu verfolgen. Auch damals sei man vor den Kosten von über CHF 600'000 jährlich zurückgeschreckt. Eine Untertitelung oder eine «Verdolmetschung in Gebärdensprache» via Livestream sei auch deshalb nicht nötig, weil die provisorischen Ratsprotokolle wenige Minuten nach den Voten im Internet publiziert würden. Wenn Barrierefreiheit angestrebt werden solle, müsse eine Gesamtschau angestrebt werden, mit der Übersetzungs- und Untertitelungsfragen mit technischen Mitteln gelöst würden, die nicht derart hohe Kosten verursachten – so die Sprecherin des Büros.

Der Empfehlung des Büros stand ein Antrag von Maya Graf (gp, BL) gegenüber, welcher der parlamentarischen Initiative Folge geben wollte. Die UNO-Behindertenrechtskonvention verpflichte die Schweiz, die politische Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen zu sichern. Untertitel seien aber auch für Menschen mit Migrationshintergrund wichtig, um Ratsdebatten folgen zu können. Mit Folgegeben würde den beiden Büros ja lediglich der Auftrag erteilt, eine gut umsetzbare und nicht zu kostenintensive Lösung zu finden. Graf zeigte sich zudem zuversichtlich, dass mit der immer besser funktionierenden automatischen Spracherkennung die Kosten mit der Zeit abnehmen würden, da etwa Untertitelung nicht mehr von Dolmetschenden, sondern von Computern übernommen werden könne. Isabelle Chassot (mitte, FR) brachte zudem den Vorschlag ins Spiel, ein neues System zuerst einmal lediglich im Nationalrat anzuwenden und erst nach einiger Zeit und einer Evaluation auf den Ständerat zu übertragen. Mit 24 zu 16 Stimmen (4 Enthaltungen) entschied sich der Ständerat gegen sein Büro und gab der Initiative Folge. Damit wird das Büro-NR beauftragt, rechtliche Grundlagen für mehr Barrierefreiheit zu schaffen.<sup>6</sup>

## Volksrechte

In schöner Regelmässigkeit (1986, 2004, 2009, 2013) werden Vorstösse deponiert, die die **Einführung einer Gesetzesinitiative** fordern. Die Urheberinnen und Urheber stammten dabei bereits aus allen politischen Lagern. Im März 2021 kam die Forderung aus dem linken Lager: Gabriela Suter (sp, AG) wollte mit der Einführung des in allen Kantonen verankerten Volksrechts ein «Demokratiemanko beseitigen», wie sie ihren Vorstoss betitelte. Mehr als die Hälfte der eidgenössischen Volksinitiativen hätten den Charakter von Gesetzesinitiativen, da sie Regelungen vorschlugen, die nicht auf Verfassungs-, sondern auf Gesetzesstufe angesiedelt werden müssten. Dies führe dann etwa mit Verweis auf die «Burka-Initiative» dazu, dass die Verfassung «Kleidervorschriften» beinhalte. Die Gesetzesinitiative funktioniere auf kantonaler Ebene seit mehr als 100 Jahren. Freilich müsste diskutiert werden, wie dieses neue direktdemokratische Instrument auf Bundesebene übertragen werden solle, ob also beispielsweise das Ständemehr gelten solle oder nicht. In dieser Phase der parlamentarischen Initiative gehe es aber zuerst einmal darum, den Handlungsbedarf zu bestätigen und den Willen für einen Ausbau der Beteiligungsrechte zu signalisieren, so Suter in der Debatte während der Sommersession 2022.

Die SPK-NR hatte den Vorstoss vor der Session mit 13 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) zur Ablehnung empfohlen. Weil ihm eine starke linke Kommissionsminderheit aber Folge geben wollte, war eine Debatte im Nationalrat nötig geworden. Minderheitssprecherin Samira Marti (sp, BL) betonte, sie könne nicht nachvollziehen, dass die Mehrheit der SPK-NR keinen Handlungsbedarf sehe: Gerade in den letzten Jahren seien so viele Volksinitiativen wie noch nie mit konkreten Regelungen angenommen worden, die «eigentlich nichts in der Verfassung verloren» hätten. Weil die Stimmberechtigten gar keine Möglichkeit hätten, konkrete und konstruktive Ideen einzubringen, aber Reformbedarf bestehe, würden wohl in den nächsten Jahren vermehrt als Volksinitiativen verpackte Gesetzesinitiativen eingereicht werden. Die ablehnende Kommissionsmehrheit wurde von Jean-Luc Addor (svp, VS) und Kurt Fluri (fdp, SO) vertreten. Eine Gesetzesinitiative würde das politische System ziemlich umkrepeln, warnte Addor. Der Stimmbevölkerung obliege die Nachkontrolle von Gesetzen, nicht aber die unmittelbare Gesetzgebung. Fluri zählte mögliche Probleme auf, die sich mit der Einführung dieses neuen Volksrechtes ergäben. So bräuchte es ein Kontrollorgan, das die Verfassungsmässigkeit und die Vereinbarkeit eines Vorschlags mit dem Völkerrecht kontrolliere. Dies sei – wie man bereits bei Volksinitiativen sehe – kein leichtes Unterfangen. Zudem müsste abgeklärt werden, ob ein Vorschlag dem Föderalismusartikel entspreche, ob es sich also tatsächlich um Bundeskompetenzen handeln würde. Die Frage, ob das Ständemehr gelten müsse oder nicht, sei ebenfalls nicht einfach zu beantworten. Die fehlende Verfassungsgerichtsbarkeit, die Rücksichtnahme auf den Föderalismus und die Frage nach dem Ständemehr stellten sich auf kantonaler Ebene nicht, weshalb es eben nicht zulässig sei, die Kantone als Vorbild für eine nationale Gesetzesinitiative ins Feld zu führen.

Mit 119 zu 70 Stimmen (1 Enthaltung) gab die Ratsmehrheit der parlamentarischen Initiative keine Folge. Damit ereilte den Vorstoss das gleiche Schicksal wie seine Vorgänger in den letzten rund 40 Jahren. Nur die geschlossen stimmenden Fraktionen von GP und SP sowie die drei EVP-Mitglieder aus der Mitte-EVP-Fraktion sahen diesbezüglich zum gegebenen Zeitpunkt Handlungsbedarf.<sup>7</sup>

## Wahl- und Abstimmungsverfahren

Sind Titel von Gesetzen, über die in einer Volksabstimmung befunden wird, verständlich? Diese Frage stellte sich Jürg Grossen (glp, BE) und wies in der Begründung für seine parlamentarische Initiative, mit der er verlangte, dass **Titel von Gesetzen mit dem Inhalt übereinstimmen** müssen, auf das Beispiel der «Steuerlichen Belastung der Kinderdrittbetreuungskosten» hin, über die am 27. September 2020 abgestimmt worden war. Das Parlament habe ja damals zusätzlich auch die allgemeinen Kinderabzüge erhöht, was im ursprünglichen Titel des Gesetzes aber nicht ersichtlich gewesen sei. Es brauche hier mehr Transparenz und die Möglichkeit, den Titel einer Vorlage – z.B. vor der Schlussabstimmung durch die Redaktionskommission – anzupassen.

Die SPK-NR sprach im Oktober 2021 mit 11 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen ihre Unterstützung für die Idee aus. Sie habe die zuständigen Organe (Kommissionen und Bundesrat) bereits ermahnt, mehr Sorgfalt bei der Titelgebung von Gesetzen walten zu lassen, und es brauche hier vielleicht in der Tat eine gesetzliche Grundlage. Noch nicht klar war für die Kommission allerdings, wer letztlich für die Formulierung der Titel zuständig sein soll. Einig waren sich die Mitglieder der SPK-NR lediglich, dass diese



Aufgabe nicht der Verwaltung übertragen werden soll. Dieser in einer parlamentarischen Initiative von Gabriela Suter (sp, AG, Pa.Iv. 20.487) formulierten Idee gab die Kommission daher keine Folge.

Die SPK-SR argumentierte hingegen Anfang 2022, dass es für dieses Anliegen keine Gesetzesänderung brauche. Es gebe genügend Möglichkeiten – «und zwar bis zum Ende des Gesetzgebungsverfahrens» –, um den Titel einer Vorlage anzupassen. Mit 6 zu 2 Stimmen sprach sich die SPK-SR entsprechend gegen Folgegeben aus.<sup>8</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 15.12.2021  
MARC BÜHLMANN

Wird gegen ein Gesetz ein Referendum ergriffen und schafft dieses die Hürden von Unterschriftenzahl und Sammelfrist, so wird auf den Stimmzetteln zur Abstimmung über das entsprechende Gesetz jeweils dessen offizieller Titel übernommen. Dies hat zur Folge, dass nicht immer auf Anhieb erkennbar ist, worüber genau abgestimmt wird. So lautete etwa die Frage zur Abstimmung über die Einführung eines Vaterschaftsurlaubs vom September 2020 «Wollen Sie die Änderung des Bundesgesetzes über den Erwerbsersatz für Dienstleistende und für Mutterschaft (Erwerbsersatzgesetz, EOG) annehmen?». Der **Inhalt der Abstimmungsfrage müsse aber auf dem Stimmzettel ersichtlich sein**, damit die Stimmberechtigten nicht unnötig Zeit aufwenden müssten, um Inhalt und Titel miteinander zu verknüpfen, forderte Gabriela Suter (sp, AG) im Dezember 2020 in ihrer parlamentarischen Initiative. Die Abstimmungsfrage müsse klar und objektiv formuliert werden und dürfe weder irreführend noch suggestiv sein.

Titel von Abstimmungsgegenständen seien für die Bürgerinnen und Bürgern in der Tat ab und zu unklar, hielt die SPK-NR in ihrem Bericht zur parlamentarischen Initiative fest. Die Praxis der Titelgebung von Gesetzen müsse verbessert werden, weshalb die Kommission einer parlamentarischen Initiative (Pa.Iv. 20.462) von Jürg Grossen (glp, BE) Folge geben wolle. Die parlamentarische Initiative von Gabriela Suter biete hingegen keinen Mehrwert, da nicht klar sei, wer denn einen objektiven, nicht irreführenden Titel formulieren solle. Dies könne nicht am Schluss eines Gesetzgebungsprozesses geschehen, vielmehr sei es an den am Entscheidungsprozess Beteiligten, mehr Sorgfalt auf die Titulierung zu verwenden.

Eine Kommissionsminderheit, die in der Nationalratsdebatte in der Wintersession 2021 von Céline Widmer (sp, ZH) vertreten wurde, wollte die beiden parlamentarischen Initiativen verknüpfen und deshalb auch dem Vorstoss der Aargauer Sozialdemokratin Folge geben. Gegen diesen Minderheitsvorschlag richtete sich hingegen eine Mehrheit von 131 zu 53 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), die die parlamentarische Initiative Suter damit versenkte. Diese wurde lediglich von den geschlossen stimmenden Fraktionen der SP und der GLP und einer Minderheit der GP-Fraktion unterstützt.<sup>9</sup>

POSTULAT  
DATUM: 07.06.2022  
MARC BÜHLMANN

**Wie könnte die Stimm- und Wahlbeteiligung gefördert werden?** Um diese Frage zu beantworten, beantragte Gabriela Suter (sp, AG) mittels eines Postulats beim Bundesrat einen Bericht. Die politische Partizipation sei in der Schweiz «chronisch tief», begründete die Sozialdemokratin ihr Anliegen und führte in der Debatte in der Sommersession 2022 ein paar aktuelle kantonale und kommunale Wahlen auf, bei denen nicht einmal ein Drittel aller Wahlberechtigten ihr Wahlrecht genutzt hatten. Es stelle sich nicht nur die Frage der demokratischen Legitimation bei solch geringer Beteiligung, sondern diese gehe auch mit Ungleichheit einher, so die Postulantin. Junge, Frauen und Angehörige unterer Bildungs- und Einkommensschichten beteiligten sich weniger stark und würden entsprechend auch weniger gut repräsentiert. Der Bundesrat solle deshalb in einem Bericht mögliche Massnahmen aufzeigen, mit denen die zu geringe politische Partizipation wieder erhöht werden könnte. Zu denken sei etwa an eine Einführung der Stimmpflicht wie im Kanton Schaffhausen, an die Etablierung von sogenannten Super Sundays, an denen mehrere Kantone gleichzeitig Regierung und Parlament wählen, eine gezielte Sensibilisierung von Bevölkerungsgruppen, die Belohnung der Teilnahme mittels eines Steuerabzugs oder die Erweiterung der Zahl der Stimmberechtigten. Bundeskanzler Walter Thurnherr vertrat die ablehnende Position des Bundesrats. Dieser teile die Einschätzung über die grosse Bedeutung der politischen Beteiligung für eine Demokratie. Diese könne in der Schweiz aber nicht nur sehr häufig ausgeübt werden, sondern sei gemessen an nationalen Wahlen und Abstimmungen auch nicht rückläufig. Zahlreiche Studien hätten zudem gezeigt, dass der Verzicht auf das Stimm- und Wahlrecht kein Zeichen für «Politikverdrossenheit» sei, sondern es vielmehr Anzeichen dafür gebe, dass viele Personen selektiv teilnehmen würden. Bereits heute fördere der Bund die Mobilisierung mittels verschiedener Kommunikationsinstrumente und auch die vom Bund finanzierten VOX-Abstimmungsanalysen trügen «zum besseren Verständnis der politischen Beteiligung bei». Aus Sicht des Bundesrats würden schliesslich weder

Stimpfpflicht noch monetäre Anreize zur «Qualität der politischen Partizipation» beitragen. Dies habe der Nationalrat bereits vor sechs Jahren bei der Ablehnung einer entsprechenden parlamentarischen Initiative von Lorenz Hess (bdp, BE; Pa.Iv. 15.498) so gesehen. Eine bürgerliche Mehrheit des Nationalrats folgte dem Bundesrat und lehnte das Postulat mit 103 zu 80 Stimmen ab. Die geeinten Fraktionen von SP, GP und GLP standen den geschlossenen Fraktionen von FDP, Mitte-EVP und SVP gegenüber.<sup>10</sup>

## Wahlen

### Eidgenössische Wahlen

WAHLEN  
DATUM: 20.10.2019  
ELIA HEER

Im **Kanton Aargau** bewarben sich bei den **Nationalratswahlen 2019** 496 Personen auf 36 Listen für einen der 16 Aargauer Nationalratssitze. Der Andrang auf die begehrten Sitze war dieses Jahr noch einmal deutlich höher als 2015 (288 Kandidierende auf 23 Listen). Dieses Jahr schlug alleine schon die CVP mit neun Listen und 127 Kandidierenden zu Buche. Auch die Anzahl der Kandidatinnen war dieses Jahr so hoch wie nie zuvor (187, Frauenanteil 37.7%).

Bei den Nationalratswahlen vor vier Jahren hatten sich die SVP und die FDP im Aargau als Gewinner feiern lassen können. Sie hatten damals beide einen Sitzgewinn verzeichnet. Die 16 Nationalräte, die den Kanton während der letzten Legislatur in Bundesbern vertreten hatten, waren damit wie folgt auf die Parteien verteilt: 7 SVP, 3 FDP, 2 SP, 1 CVP, 1 GPS, 1 GLP, 1 BDP. Die beiden letztmaligen Gewinner mussten für die anstehenden Wahlen 2019 als einzige Parteien Rücktritte verkraften, wobei die SVP besonders betroffen war. Gleich vier ihrer sieben amtierenden Nationalräte fielen der parteiinternen Alters- und Amtszeitregelung zum Opfer. Sylvia Flückiger-Bäni und Ulrich Giezendanner zogen sich ganz aus der nationalen Politik zurück. Luzi Stamm und Maximilian Reimann beschlossen hingegen, auf eigenen Listen erneut zu den Wahlen anzutreten. Luzi Stamm, seit 28 Jahren im Nationalrat, stieg mit einer nach ihm benannten Liste und sieben Mitstreitern ins Rennen. Reimann, seinerseits bereits 32 Jahre lang Bundesparlamentarier, führte derweil die Seniorenliste «Team 65+» an. Für beide waren die Chancen ausserhalb der SVP-Liste ihre Wiederwahl zu schaffen sehr gering. Der SVP bereiteten zudem im Wahlkampf die Turbulenzen um die inzwischen zurückgetretene Regierungsrätin Franziska Roth (svp) Kopfzerbrechen. Immerhin gelang der Volkspartei mit der FDP, der EDU und Reimanns «Team 65+» bei den Listenverbindungen der Zusammenschluss zu einem breiten rechtsbürgerlichen Block. Die FDP erhoffte sich von der Verbindung, den freiwerdenden Sitz der zurückgetretenen Corina Eichenberger zu verteidigen. Der rechtsbürgerliche Schulterschluss geriet allerdings arg in Schieflage als die SVP im August ihr Wurmplakat veröffentlichte. Auf dem Plakat war unter anderem ein FDP-blauer Wurm abgebildet, der einen die Schweiz symbolisierenden Apfel durchbohrt. Die FDP prüfte sogar eine Auflösung der Listenverbindung, doch aufgrund der bereits abgelaufenen Frist für die Anmeldung der Listenverbindungen, hatten die Freisinnigen gar keine andere Wahl, als an die SVP gebunden in die Wahlen zu steigen. In der Mitte schloss sich die BDP mit der EVP zusammen. Damit sollte der Sitz von Bernhard Guhl (bdp) gerettet werden. Zwar garantierte die Listenverbindung den beiden Parteien praktisch einen Sitz, doch falls die EVP mehr Stimmen machen würde als die BDP, könnte Guhl sein Mandat trotzdem verlieren. Innerhalb der zweiten Mitteverbindung, zwischen der CVP und der GLP, kam es ebenfalls zu einem Zweikampf, denn beide Parteien hätten gerne jeweils einen zweiten Sitz erobert. Voraussetzung dafür war jedoch, dass beide Parteien in der Gunst der Wähler zulegen können. Der zusätzliche Sitz würde dann auf die Partei mit dem höheren Wähleranteil fallen. Auch bei den linken Parteien zeichnete sich im Wesentlichen ein Zweikampf ab. Die SP und die Grünen hatten sich beide einen Sitzgewinn zum Ziel gesetzt, doch es schien sehr unwahrscheinlich, dass dies gleich beiden Parteien gelingen würde. Zwar gesellte sich zur Listenverbindung der SP und den Grünen auch noch die Piratenpartei, doch keiner erwartete, dass die Piraten in die Nähe eines Sitzgewinnes kommen würden.

Wie in den meisten Kantonen konnten die Grünen und Grünliberalen auch im Kanton Aargau am Wahlsonntag ihre Wähleranteile kräftig ausbauen. Die Grünen legten gegenüber 2015 um 4.3 Prozentpunkte zu (neu 9.8%), die GLP um 3.3 Prozentpunkte (neu 8.5%). Es reichte jedoch keiner der beiden Parteien für einen Sitzgewinn, womit weiterhin lediglich Irène Kälin (gp) und Beat Flach (glp) im Parlament vertreten sein werden. Sitzgewinne verzeichnen konnten dafür die jeweiligen Listenpartnerinnen – trotz vergleichsweise geringerem Wählendenzuwachs. Für die SP (+0.4 Prozentpunkte, neu 16.5%) schaffte neben den Bisherigen Yvonne Feri und Cédric Wermuth auch

Gabriela Suter den Einzug in den Nationalrat. Die CVP (+1.3 Prozentpunkte, neu 9.9%) freute sich darüber, dass sie endlich wieder einmal ihren Stimmenanteil ausbauen konnte, nachdem sie bei den letzten vier Nationalratswahlen jeweils Verluste hatte einstecken müssen. Neben der bestätigten Ruth Humbel wird für die CVP in der nächsten Legislatur auch die kantonale Parteipräsidentin Marianne Binder-Keller in der Grossen Kammer vertreten sein. Die Sitzgewinne von SP und CVP gingen auf Kosten der FDP und der SVP. Die FDP konnte den Sitz von Corina Eichenberger nicht verteidigen. Die beiden Bisherigen Thierry Burkhardt und Matthias Samuel Jauslin schafften hingegen die Wiederwahl. Aufgrund der vielen Rücktritte in ihren Reihen, schafften bei der SVP trotz Sitzverlust gleich drei Neue den Einzug ins nationale Parlament: Martina Bircher, Jean-Pierre Gallati und Benjamin Giezendanner. Benjamin Giezendanner folgte damit direkt auf seinen zurückgetretenen Vater Ulrich Giezendanner. Problemlos wiedergewählt wurden die drei bisherigen SVP-Nationalräte Thomas Burgherr, Andreas Glarner und Hansjörg Knecht. Nicht wiedergewählt wurden hingegen wie erwartet Luzi Stamm und Maximilian Reimann. In der Mitte tauschten die BDP und die EVP einen Sitz, da die BDP 2.0 Prozentpunkte verlor (neu 3.1%) und von der EVP (+0.3 Prozentpunkte, neu 3.6%) überholt wurde. Bernhard Guhl verpasste also die Wiederwahl und musste Lilian Studer (evp) den Sitz überlassen. Die Zusammensetzung der Aargauer Volksvertretung für die Legislatur 2019–2023 lautet somit: 6 SVP, 3 SP, 2 FDP, 2 CVP, 1 GP, 1 GLP und 1 EVP. Die Wahlen lockten 44.7 Prozent der Stimmberechtigten an die Urne – 3.6 Prozentpunkte weniger als vor vier Jahren.

Fünf Wochen nach den Nationalratswahlen fand im Aargau der zweite Wahlgang der Ständeratswahlen und der Regierungsratsersatzwahl statt. Neu ins Stöckli zogen Thierry Burkhardt (fdp) und Hansjörg Knecht (svp) ein. Für sie rutschten Maja Riniker (fdp) und Stefanie Heimgartner (svp) in den Nationalrat nach. Bei der Regierungsratsersatzwahl setzte sich Jean-Pierre Gallati (svp) als Nachfolger der zurückgetretenen Franziska Roth durch. Gallati gab bekannt, noch die erste Session im Nationalrat zu besuchen. Danach wird ihn Bauernverbandspräsident Alois Huber (svp) als nächster auf der SVP-Liste ersetzen.<sup>11</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Alternativenergien

Eine von Gabriela Suter (sp, AG) eingereichte Motion für eine **nationale grüne Wasserstoffstrategie**, welche auch vom Bundesrat unterstützt wurde, soll das Entwicklungspotential des Kraft- und Energiespeicherstoffes bis in die Jahre 2035 und 2050 aufzeigen sowie dessen Beitrag zum Klimaneutralitätsziel der Schweiz klären. Insbesondere soll dabei ein Fokus auf die Schaffung einer Wasserstoff-Importstrategie gelegt werden, die ökologische und soziale Gesichtspunkte aus der Produktion miteinbezieht. In der Frühjahrsession 2021 wurde die Motion von Christian Imark (svp, SO) bekämpft und ihre Behandlung deshalb verschoben.<sup>12</sup>

**MOTION**  
DATUM: 19.03.2021  
MARCO ACKERMANN

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2021 im Sinne des Bundesrates und nahm ein Postulat Jans (sp, BS), das in der Zwischenzeit von Gabriela Suter (sp, AG) übernommen worden war, mit 125 zu 51 Stimmen bei einer Enthaltung an. Der Bundesrat wurde damit beauftragt, einen Bericht auszuarbeiten, inwiefern die **Nutzung von Fotovoltaikanlagen auf den Gebäuden der Armee** dazu beitragen könnte, das sicherheitspolitische Risiko der Abhängigkeit von ausländischen fossilen Energieträgern zu verringern. Wie Verteidigungsministerin Viola Amherd im Rat erklärte, sei die Fotovoltaik eine «interessante Option», um einerseits die autarke Energieversorgung zu steigern und gleichzeitig auch einen Beitrag zur Förderung der erneuerbaren Energien seitens der Armee zu leisten. Zwar seien derzeit bereits Arbeiten im Gange, um die Produktion und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Armee zu fördern, eine umfassende Betrachtung der sicherheitspolitischen, rechtlichen und finanziellen Aspekte sei aber sinnreich, so Amherd. Nicht einverstanden zeigte sich die geschlossene SVP-Fraktion, die gemäss Jean-Luc Addor (svp, VS), der das Postulat zuvor bekämpft hatte, den geforderten Bericht angesichts der laufenden Arbeiten als «unnötig» betrachtete.<sup>13</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.06.2021  
MARCO ACKERMANN

In einer Monsterdebatte setzte sich der Nationalrat in der Sommersession 2021 als **Erstrat** mit dem Entwurf zur parlamentarischen Initiative Girod (gp, ZH) zur **Förderung der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien** auseinander. Insgesamt gab es zur Frage der Gestaltung der Übergangslösung für die Förderung der erneuerbaren Energien 58 Wortmeldungen und 24 Abstimmungen bei 13 Minderheitsanträgen. Der Nationalrat trat ohne Gegenantrag auf die Debatte ein. Der Bundesrat hatte ihm zuvor geraten, nicht auf das Geschäft einzutreten, da er die Thematik im Rahmen des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien behandeln wollte. Die Regierung erachtete die vorgesehenen Massnahmen im Erlassentwurf der Initiative Girod – insbesondere auch im Hinblick auf das Ausbleiben eines Stromabkommens mit der EU nach dem Aus des Rahmenabkommens – als nicht ausreichend. Namentlich die Sicherstellung der inländischen Stromversorgungssicherheit und der Netzstabilität durch Ausbauschritte und Speicherkapazitäten für die Wintermonate kam nach Ansicht des Bundesrates im vorliegenden Entwurf zu kurz. Abgesehen davon stehe der Bundesrat der Vorlage inhaltlich nicht allzu fern, wie Energieministerin Simonetta Sommaruga im Rat erklärte. Bis auf zwei Punkte – namentlich bei der Marktprämie und der unbefristeten Gesteuerungskostenüberwälzung – sei der Bundesrat mit dem Vorschlag der Kommissionmehrheit einverstanden. Sie zeigte sich erfreut, dass die UREK-NR mit dieser Vorlage zentrale Elemente aus dem Bundesratsgeschäft zur Revision des EnG und des StromVG aufgenommen hatte, fand es aufgrund des genannten Zeithorizonts aber fraglich, ob es sich hierbei wirklich nur um eine «Lückenfülllösung» handle oder ob nicht eher eine ausgedehnte «Übergangslösung» beschlossen werde. Wie Kommissionsprecherin Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) betonte, sei dieses Massnahmenpaket als Begleitmassnahme zum genannten zweiten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 zu betrachten und ziele darauf ab, eine gesetzliche Förderungslücke ab 2023 zu verhindern. Die Kommission anerkenne die Ansicht des Bundesrates, die Massnahmen im Rahmen des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien behandeln zu wollen, sehe aber eine zeitliche Dringlichkeit, sodass nicht auf die Ausarbeitung einer Übergangslösung verzichtet werden könne.

In der Detailberatung stimmte der Nationalrat dem Entwurf der Kommission in allen Punkten zu und lehnte die verschiedenen Minderheitsanträge ab. So beschloss er erstens, den Investitionsbeitrag für kleine **Fotovoltaikanlagen** bei 30 Prozent der Investitionskosten zu belassen und damit die bestehende Regelung zu verlängern. Für grössere Fotovoltaikanlagen, die ihre ganze produzierte Strommenge einspeisen und nicht von den finanziellen Vorteilen des Eigenverbrauchs profitieren können, erhöhte der Nationalrat die Einmalvergütung auf maximal 60 Prozent der Investitionskosten. Eine SVP-Minderheit Röstli (svp, BE) verlangte, dass dies nur solchen Anlagen zugute kommen soll, die einen hohen Anteil an Winterstrom produzieren und damit der Stromknappheit in der kalten Jahreszeit entgegenwirken. Röstli erklärte im Rat, es sei sehr wichtig, hier auf die Produktion von Bandenergie zu achten, worauf vonseiten der SP- und der FDP-Fraktionen entgegnet wurde, dass auch nicht speziell auf die Wintermonate ausgerichtete Fotovoltaikanlagen Strom in der kalten Jahreszeit lieferten und jede zusätzliche Kilowattstunde die Versorgungssicherheit verbessere. Martin Bäumle (glp, ZH) räumte zwar ein, dass das Problem mit der Winterstromknappheit angegangen werden müsse, dies aber nach Ansinnen der GLP-Fraktion nicht im Rahmen dieser Vorlage gelöst werden solle.

Zweitens nahm die grosse Kammer Auktionen für die Vergabe von Einmalvergütungen bei grossen Fotovoltaikanlagen ins Gesetz auf, sodass jene Projekte den Zuschlag erhalten, die das effizienteste Angebot unterbreiten können. Die genaue Ausgestaltung der marktwirtschaftlichen Unterstützungsmassnahmen soll der Bundesrat bestimmen können. Solche Ausschreibungen waren zuvor schon von der UREK-NR im Rahmen der parlamentarischen Initiative 20.401 gefordert und insbesondere auch von der FDP-Fraktion gelobt worden, die eine marktnahe Ausgestaltung des Förderwesens unterstütze, wie beispielsweise Matthias Jauslin (fdp, AG) erläuterte. Eine unterlegene Minderheit Müller-Altermatt (mitte, SO), die von den Fraktionen der Mitte und der SVP unterstützt wurde, verlangte hingegen den Verzicht auf solche Auktionen. Der Mitte-Politiker erklärte im Rat, dass mit dieser parlamentarischen Initiative keine Weichen gestellt, sondern vielmehr eine Übergangslösung gefunden werden sollte. Es gehe bei dem vorliegenden Geschäft nur um die Verhinderung einer Förderlücke. Alles, was darüber hinaus gehe, solle im Rahmen der Beratungen des zweiten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie beraten werden. «Wenn nun aber über die Einführung von Auktionen entschieden wird, dann nehmen wir die Beratung des halben Energiegesetzes vorweg», kritisierte Mike Egger (svp, SG) diesen Beschluss in gleicher Weise.

Drittens sollen neben Fotovoltaikanlagen auch **Windkraftprojekte** von Investitionsbeiträgen in der Höhe von bis zu 60 Prozent der anrechenbaren Kosten profitieren können. Die bestehenden und auslaufenden Einspeisevergütungen sollen damit ersetzt werden. Nach Ansicht der unterlegenen Minderheit Röstli sollte dieser Beitrag maximal bei 30 Prozent angesetzt werden, was aus Sicht der SP-Fraktion zum «ökonomischen Tod der Windkraft» führen würde, so Gabriela Suter (sp, AG) im Rat. Auch die Grünen erachteten es als wichtig, dass alle Technologien gleich stark unterstützt werden, betonte Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE). Aus Sicht der SVP-Fraktion stöszen die Windturbinen in der Bevölkerung jedoch auf zu grossen Widerstand, weshalb das Geld besser in anderen Bereichen ausgegeben werden sollte, wie Mike Egger erklärte.

Viertens beschloss der Nationalrat, **Biomasseanlagen** – dazu gehören Biogasanlagen, Holzkraftwerke, Klärgasanlagen sowie Kehrichtverbrennungsanlagen – ebenfalls durch Investitionsbeiträge in der Höhe von maximal 60 Prozent zu fördern und das bestehende Einspeisevergütungssystem auslaufen zu lassen. Solche Anlagen könnten insbesondere im Winterhalbjahr für eine verbesserte Stromversorgungssicherheit sorgen. Zusätzlich zum Investitionsbeitrag sollen Biomasseanlagen, welche besonders hohe Betriebskosten aufweisen, von einem Betriebskostenbeitrag profitieren können. Eine stärkere finanzielle Unterstützung war von den beiden Räten bereits im Rahmen einer Motion Fässler (mitte, AI; Mo. 20.3485) gefordert worden. Eine FDP-Minderheit unter der Federführung von Matthias Jauslin hätte es bevorzugt, die Betriebskostenbeiträge nur an jene Anlagen zu vergüten, die bisher am Einspeisevergütungssystem teilgenommen hatten und deren Vergütungsdauer abgelaufen war. Er erklärte, dass mit einem Betriebskostenbeitrag für neue Anlagen erstens der anstehenden Revision des Energiegesetzes vorgegriffen und zweitens eine Technologie den anderen vorgezogen werde. Damit würden sowohl bestehende als auch neue Biomasseanlagen am «Subventionstopf» hängen. Befürwortende, wie etwa Christine Bulliard-Marbach (mitte, FR), entgegneten, dass gerade diese Chance nicht verpasst werden dürfe, sowohl den Fortbestand als auch den Zubau solcher Anlagen zu fördern, weshalb ein Betriebskostenbeitrag auch für neue Anlagen gesprochen werden müsse.

In einem zweiten Block diskutierte der Nationalrat die **Wasserkraftförderung**. Neue kleine Wasserkraftanlagen (bis 10 MW Leistung) sollen künftig mit bis zu 60 Prozent der Investitionskosten gefördert werden. Neue grosse Wasserkraftanlagen sollen nicht mehr wie bisher mit 40 Prozent, sondern ebenfalls mit 60 Prozent der Investitionskosten unterstützt werden und damit einen wesentlichen Beitrag zur Stromversorgungssicherheit der Schweiz leisten, entschied die Mehrheit des Nationalrates. Eine Minderheit Bäumle (glp, ZH) hätte den Beitrag für alle Wasserkraftanlagen generell bei 40 Prozent ansetzen wollen. Damit sollte weder auf die kleinen noch auf die grossen Anlagen explizit gesetzt werden, sondern vielmehr das Kosten-Nutzen-Verhältnis ins Zentrum gerückt werden, erklärte er seinen Antrag im Rat. Albert Röstli kritisierte, dass dies im Sinne einer «wahren Technologieneutralität» nicht zu befürworten sei, da damit die Wasserkraft gegenüber den anderen Energieträgern zurückgestuft würde. Eine Minderheit Kurt Egger (gp, TG) verlangte indes, dass Investitionsbeiträge bei neuen Wasserkraftanlagen erst ab einer Leistung von 3 MW gesprochen werden können, das heisst bei Anlagen, die aufgrund ihrer Grösse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind. Damit sollten kleine, aus ökologischen Gründen oft problematische Anlagen weniger im Förderfokus stehen. Weder die Kommissions- noch die Nationalratsmehrheit konnten sich jedoch für diese Klausel erwärmen und so wurde als allgemeine Bedingung für einen Förderbeitrag eine Leistung von mindestens 1 MW festgelegt.

Neben neuen Anlagen sollen auch erhebliche Erweiterungen und Erneuerungen bestehender Anlagen mit einer Leistung nach dem Bauprojekt von mindestens 300 kW mit Investitionsbeiträgen unterstützt werden. Eine Minderheit Munz (sp, SH) beantragte, dass solche Beiträge erst gesprochen werden können, wenn die Anlage nach dem Um- oder Weiterbau eine Leistung von mindestens 1 MW vorweist. Damit würde die gleiche Leistungsschwelle verwendet wie für die Vergabe von Investitionsbeiträgen bei Neuanlagen. Nach Ansicht der Sozialdemokratin würden Kleinwasserkraftanlagen bei hohen Kosten wenig Energie liefern und gleichzeitig grosse ökologische Schäden anrichten, weshalb eine Anhebung der Förderschwelle nötig sei. Der Nationalrat belies die Grenze jedoch beim tieferen Wert von 300 kW.

Bei bestehenden Grosswasserkraftanlagen verlängerte der Nationalrat die ursprünglich Ende 2022 auslaufende Marktprämie, die als Reaktion auf die Preisbaisse im letzten Jahrzehnt und die damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten beschlossen worden war, bis Ende 2030. Die Rentabilität der bestehenden Grosswasserkraftanlagen soll damit optimiert werden, indem Marktpreise unter den Gestehungskosten korrigiert

werden. Eine linke Minderheit Munz forderte analog zum Bundesrat vergebens, auf die Verlängerung zu verzichten, damit die finanziellen Mittel in den Zubau von neuen, zusätzlichen Produktionskapazitäten fließen können. Zudem müssten die Konsumentinnen und Konsumenten als gebundene Endverbraucher mit der Marktprämie dafür sorgen, dass den Kraftwerksbetreibern eine «Optimierung der Gewinne» gewährleistet werde, erklärte die Schaffhauserin ihr Anliegen. Der Nationalrat sah vor, für die Marktprämie bei bestehenden Grosswasserkraftanlagen sowie für Investitionen und Ausbauprojekte in neue Anlagen mit einer Leistung von über 10 MW neu 0.2 Rappen pro kWh aus dem Netzzuschlagsfonds zur Verfügung zu stellen. Die unterlegene Minderheit Kurt Egger hätte diesen Höchstanteil bei den bisherigen 0.1 Rappen belassen wollen. Insgesamt sollen gemäss dem Nationalratsentscheid die Unterstützungsmassnahmen wie bisher mit 2.3 Rappen Netzzuschlag pro kWh von den Konsumentinnen und Konsumenten finanziert werden. Eine Erhöhung dieser Beiträge war im Entwurf nicht vorgesehen und wurde auch von keiner Minderheit beantragt.

Schliesslich wandte sich die grosse Kammer der **Tarifgestaltung für die Endverbraucher im StromVG** zu. Hier entschied sie, dass Stromversorgungsunternehmen ihre Gestehungskosten für erneuerbare, inländische Stromproduktion in die Tarife einberechnen dürfen und dies nicht mehr an das Vorhandensein einer Marktprämie gekoppelt ist. Eine Minderheit Bäumle, welche unter anderem von der SVP-Fraktion unterstützt worden war, beantragte jedoch, die Gestehungskostenüberwälzung weiterhin an die Marktprämie zu knüpfen und damit indirekt mit einem Enddatum von 2030 zu versehen. Auch Simonetta Sommaruga versuchte vergeblich, die grosse Kammer davon zu überzeugen, hier nur eine Übergangslösung zu schaffen und keine unbeschränkte Verlängerung einzuführen.

Nach dreistündiger Diskussion und der mehrmaligen Erreichung des qualifizierten Mehrs bei der Ausgabenbremse verabschiedete die grosse Kammer den Entwurf zuhanden des Ständerates und der zuständigen UREK-SR.<sup>14</sup>

#### MOTION

DATUM: 17.06.2021  
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit einer Motion Suter (sp, AG) für eine **grüne Wasserstoffstrategie**. In einem kleinen Wortgefecht stritten sich die drei SVP-Nationalräte Christian Imark (SO), Mike Egger (SG) und Benjamin Giezendanner (AG) mit der Motionärin und der Energieministerin Simonetta Sommaruga über die Frage, ob es für die Erstellung einer solchen Wasserstoffstrategie nicht vorerst einer Auslegeordnung bedürfe. So kritisierte Imark, dass zuerst die Grundlagen für die Wasserstofftechnologie in der Schweiz erarbeitet werden müssten, wie dies im Postulat Candinas (cvp, GR; Po. 20.4709) gefordert worden war, bevor mit einer Strategie ein Problem gelöst werden könne. Mike Egger unterstellte der Motionärin und Bundesrätin Sommaruga zu Beginn der Diskussion, dass sie wohl aufgrund ihrer fehlenden Stellungnahmen im Rat selber vom Anliegen nicht genügend überzeugt seien. Mike Egger wollte zudem wissen, weshalb seine eigene Motion (Mo. 21.3272) zur Förderung von Wasserstofftankstellen mit Verweis auf den ausstehenden Bericht zum Postulat Candinas vom Bundesrat zur Ablehnung empfohlen worden sei, während ebendieses Ausstehen für die vorliegende Motion kein Problem darzustellen scheine. Energieministerin Simonetta Sommaruga erklärte im Rat, dass die Wasserstofftechnologie gut erforscht sei und der Bundesrat hier vorwärtsmachen wolle. Die laufenden Arbeiten zum Bericht Candinas würden in die Erarbeitung der Wasserstoffstrategie miteinbezogen und die beiden Vorhaben würden sich nicht zuwiderlaufen. Die Ablehnung der Motion Egger sei derweil ein Entscheid des Bundesratskollegiums gewesen und sie werde, falls dies erwünscht sei, Egger persönlich die Gründe und Haltungen des Bundesrats erläutern, so Sommaruga. Schlussendlich folgte die grosse Kammer dem Bundesrat und nahm das Anliegen mit 132 zu 58 Stimmen an. Die Gegenstimmen stammten aus der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion und von einigen wenigen Mitgliedern aus der Mitte- sowie der FDP-Fraktion.<sup>15</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 22.10.2021  
MARCO ACKERMANN

Zwischen Genfersee und Bodensee eröffneten 2020 und 2021 mehrere **Wasserstofftankstellen**. Vor allem ein serienmässig hergestellter Wasserstoff-Lastwagen der Marke Hyundai, von dem in der Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt über 1'600 Stück bestellt worden seien und die bis 2025 geliefert werden sollten, habe diese Entwicklung ins Rollen gebracht, summierten die Medien. Vorwiegend in der Ostschweiz war das Thema in den Medien präsent, zumal dort im Oktober 2020 der erste dieser Lastwagen in der Schweiz bei der Genossenschaft Migros Ostschweiz in Betrieb genommen wurde. 2023 soll es nach Meinung des Fördervereins «H2 Mobilität

Schweiz» schweizweit an rund fünfzig Tankstellen möglich sein, Wasserstoff zu tanken. Diese rasche Entwicklung sei möglich, weil der Verein eine gemeinsame Verfolgung der Interessen von Transport-, Handels- und Mineralölunternehmen und eine Bündelung ihrer Anstrengungen ermögliche, erklärte das St. Galler Tagblatt. Durch eine Zusammenarbeit zwischen dem Stromkonzern Alpiq, dem Energiedienstleistungsunternehmen EW Höfe AG sowie dem Tankstellenbetreiber Socar soll gemäss der Aargauer Zeitung beispielsweise in Freienbach (SZ) bis Ende 2022 die bisher grösste Elektrolyseanlage der Schweiz zur Gewinnung von Wasserstoff entstehen. Das St. Galler Tagblatt mutmasste im Frühling 2021 deshalb euphorisch, die Schweiz könnte damit zu einer Vorreiterin bezüglich Wasserstoff-Mobilität werden. Auch das Parlament und der Bundesrat beschäftigten sich 2021 mit der strategischen Ausrichtung, aber auch mit kritischen Fragen im Zusammenhang mit Wasserstoff. Ein überwiesenes Postulat Candinas (mitte, GR; Po. 20.4709) und eine vom Nationalrat gutgeheissene Motion Suter (sp, AG; Mo. 20.4406) sollen diesbezüglich mehr Klarheit schaffen.<sup>16</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 17.03.2022  
GUILLAUME ZUMOFEN

La députée Gabriela Suter (ps, AG) considère que la mainmise chinoise sur la production des panneaux photovoltaïques, grâce notamment à son quasi-monopole sur le silicium, est une menace pour la sécurité de l'approvisionnement électrique helvétique. Dans cette optique, elle demande au Conseil fédéral d'établir un **rapport sur le soutien de la Suisse à la relance de l'industrie photovoltaïque européenne**, les possibilités de renforcement de ce soutien, et les effets de cette relance du point de vue écologique, social et économique.

Le Conseil fédéral a recommandé l'adoption du postulat. Dans sa réponse, il a précisé que le rapport ne devrait pas viser des interventions de politique industrielle mais plutôt dresser un état des lieux dans le domaine de la recherche et de l'innovation.

En chambre, le postulat a d'abord été combattu par le député agrarien Albert Rösti (udc, BE). Puis, la question des mesures de politique industrielle a été soulevée par le groupe du Centre. Finalement, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a confirmé que le rapport serait orienté sur la recherche et l'innovation. Lors du vote, le **postulat a été adopté** par 105 voix contre 75 et 5 abstentions. Le postulat de la député socialiste a convaincu les voix des Verts (28), du Parti socialiste (36), des Vert'libéraux (16), du groupe du Centre (27) et d'une députée PLR.<sup>17</sup>

#### MOTION

DATUM: 31.05.2022  
GUILLAUME ZUMOFEN

Le **Conseil des États a adopté** une version amendée de la **motion** de la parlementaire Gabriela Suter (ps, AG). Alors que la députée argovienne proposait l'élaboration d'une stratégie nationale **pour** une production d'hydrogène vert et durable, les sénateurs et sénatrices ont adopté à l'unanimité **l'élaboration d'une stratégie nationale pour une production d'hydrogène neutre en CO2**. Concrètement, la chambre des cantons a estimé préférable de ne pas se limiter uniquement à l'hydrogène produit à partir d'énergies renouvelables, mais de prendre en compte également l'hydrogène produit à partir de toutes les sources d'énergie neutres en CO2, comme l'énergie nucléaire ou le méthane. Cette proposition d'amendement avait été préalablement proposée par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-CE). La motion a été traitée en parallèle de la motion 22.3376 qui vise également une stratégie nationale pour l'hydrogène.<sup>18</sup>

## Erdöl und Erdgas

#### MOTION

DATUM: 02.06.2022  
GUILLAUME ZUMOFEN

Afin de **simplifier le passage à des systèmes de chauffage durables**, et notamment supprimer les obstacles à **l'installation de pompes à chaleur**, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CE) recommande, par 18 voix contre 3 et 3 abstentions, une modernisation de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). D'après la majorité de la CEATE-CN, le principe de précaution général inscrit dans l'OPB est un frein à un remplacement des chauffages avec des combustibles fossiles par des pompes à chaleur. La CEATE-CN précise que l'OPB date de l'année 1987 et que certaines des exigences ne sont plus en adéquation avec les évolutions techniques récentes. Une minorité de la CEATE-CN s'est opposée à la motion. Cette minorité est composée uniquement des deux députées socialistes Gabriela Suter (ps, AG) et Ursula Schneider Schüttel (ps, FR).

Si le Conseil fédéral a rejoint les préoccupations de la CEATE-CN, il s'est tout de même opposé à la motion. Il a indiqué que la problématique avait déjà été soulevée par la motion 21.4381 et que des solutions à court-terme ainsi qu'une éventuelle révision de

l'OPB étaient en cours d'élaboration. Le Conseil fédéral a d'ailleurs précisé, qu'en cas d'acceptation, il proposerait à la deuxième chambre de modifier la motion afin de l'orienter vers une harmonisation et une simplification de la gestion des mesures de précaution relatives à l'installation de pompes à chaleur.

En chambre, la **motion** a été **largement adoptée** par 158 voix contre 11 et 14 abstentions. Les députés et députées réfractaires à la motion proviennent des rangs de l'UDC (7), du PS (3) et du groupe du Centre (1).<sup>19</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehr und Kommunikation

#### Jahresrückblick 2021: Verkehr und Kommunikation

Im Jahr 2021 gab es im Themenbereich «Verkehr und Kommunikation» ganz unterschiedliche politische Entwicklungen zu beobachten, wobei keine medial oder politisch deutlich dominierte. Ein Blick in die Medienberichterstattung mithilfe der APS-Zeitungsanalyse zeigt zudem, dass die Themen Verkehr und Kommunikation im Jahr 2021 gegenüber anderen Themen an Bedeutung eingebüsst haben. Während im Jahr 2019 noch etwas über 7 Prozent aller von Année Politique Suisse archivierten Zeitungsartikel diesen Themenbereich behandelten, waren es im zweiten Pandemie-Jahr lediglich gut 4 Prozent (vgl. Abbildung 2 der APS-Zeitungsanalyse 2021 im Anhang).

Den in diesem Themenbereich grössten medialen und auch politischen Schwerpunkt bildete der **Schienerverkehr**. So war der öffentliche Verkehr auch im aktuellen Jahr stark von der Covid-19-Krise betroffen, da ihn deutlich weniger Passagiere nutzten als vor der Krise. Im Frühling 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR daher je eine gleichlautende Motion für eine finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs, namentlich des Fernverkehrs, des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs ein, welche von den Räten angenommen wurden. Dieser Forderung kam der Bundesrat nach, indem er im November 2021 – wie bereits im Vorjahr – das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise präsentierte. Mit diesem Massnahmenpaket wurden ebenfalls zwei Vorstösse der Kommissionen für eine finanzielle Unterstützung des Schienengüterverkehrs umgesetzt. Letzterer war zudem auch unabhängig von Corona Thema im Parlament. So wurden etwa zwei Postulate angenommen, die sich der Frage nach der Zukunft des Schienengüterverkehrs und von SBB Cargo widmeten (Po. 21.3198 und Po. 21.3597).

Breiter diskutiert wurde im Schienenbereich schliesslich auch der **Ausbau des Nachtzugangebots der SBB**, welches ein Postulat Ammann (cvp, SG; Po. 19.3643) und eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) fördern wollten, die beide im Berichtsjahr angenommen wurden. Unbehandelt blieb im Gegenzug weiterhin ein Vorstoss Giezendanner (svp, AG; Po. 20.4019) aus dem Vorjahr, mit dem der Ausbau des Nachtzugangebots durch die SBB gestoppt werden sollte.

Im Bereich **Strassenverkehr** stand – nicht nur in den Medien sondern auch in der Politik – insbesondere die **Lärmproblematik** im Zentrum. Beide Kammern sprachen sich für eine Forderung der UREK-NR nach einem Massnahmenpaket zur Lärmreduzierung im Strassenverkehr – insbesondere bei den so genannten «Autoposern» und den getunten Fahrzeugen – aus. Eine Reduktion des Strassenlärms forderte überdies eine parlamentarische Initiative Suter (sp, AG; Pa.lv. 21.441) mittels Temporeduktion auf generell 30 km/h innerorts, die jedoch in den Räten noch nicht behandelt wurde.

Im Themenbereich «Kommunikationsdienste» standen erneut das Für und Wider des Mobilfunk-Standards 5G sowie die Weiterentwicklung des Notrufsystems im Mittelpunkt. Dabei wurden drei Standesinitiativen der Kantone Genf, Jura und Neuenburg, die ein Moratorium für die **5G-Technologie** in der Schweiz forderten, von der KVF-SR und vom Ständerat keine Folge gegeben. Zustimmung fand dagegen ein Postulat der KVF-SR für eine frühzeitige Sicherstellung des Informationsflusses bei allenfalls in Zukunft genutzten Frequenzen im so genannten Millimeterwellenbereich. Das Postulat soll ebenfalls dafür sorgen, dass die Kantone und die parlamentarischen Kommissionen in die Diskussionen einbezogen und die Forschungsergebnisse berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu den Standesinitiativen forderte die FDP.Liberale-Fraktion, dass die notwendigen Rahmenbedingungen für einen raschen Aufbau des 5G-Mobilfunknetzes geschaffen werden. Damit einhergehend solle der Bundesrat auch die Bevölkerung besser über 5G informieren. In der Debatte in der



grossen Kammer räumte Christian Wasserfallen (fdp, BE) ein, dass der derzeitige Strahlengrenzwert für Mobilfunkantennen beim Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes leicht angehoben werden müsse, wobei dem Gesundheitsaspekt jedoch selbstverständlich weiterhin Rechnung zu tragen sei. Die Grünen- und die SP-Fraktion sprachen sich gegen das Anliegen aus – die Mehrheit des Nationalrates stimmte der Motion jedoch zu.

Schliesslich wurde im Jahr 2021 zudem die Forderung nach einer **Weiterentwicklung des Schweizer Notrufsystems** laut, nachdem es auch bereits im Vorjahr zu einigen Pannen gekommen war. Dabei nahmen beide Räte eine Motion der KVF-SR zur Systemführerschaft für die Abwicklung von Notrufen an, welche verlangte, dass eine Stelle geschaffen werden soll, welche die technische Gesamtverantwortung für alle Notrufe übernimmt. Zudem forderten Nationalrätinnen und Nationalräte aller sechs Fraktionen mittels sechs gleichlautender Motionen erfolgreich die Digitalisierung und Weiterentwicklung der Schweizer Notrufe; damit solle insbesondere ein barrierefreies Angebot für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.<sup>20</sup>

## Verkehrspolitik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

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

In der Detailberatung wurden einige Minderheitsanträge behandelt, die aber allesamt abgelehnt wurden: Die Minderheitsanträge Pasquier-Eichenberger (gp, GE) und Pult (sp, GR) verlangten, dass der Strom für den unterirdischen Transport der Güter aus erneuerbaren Energiequellen stammen müsse. Des Weiteren lagen vier Minderheitsanträge Bregy (cvpo, VS) vor, welche die Grundeigentümerinnen und -eigentümer bei Enteignungen besserstellen wollten. Trotz Ablehnung der Minderheitsanträge schuf der Nationalrat durch die Annahme von einigen Mehrheitsanträgen Differenzen zum Ständerat; so etwa beim Enteignungsverfahren, wo die grosse Kammer beschloss, dass Enteignungen erst stattfinden können, wenn dadurch die Interessen des Bundes und der bundesnahen Betriebe nicht markant negativ tangiert werden. Eine andere Differenz schuf der Nationalrat auch bezüglich der Frage, ob die RailCom über Streitigkeiten zur Preisberechnung entscheiden soll oder nicht. In der an die Detailberatung anschliessenden Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat mit 137 zu 34 Stimmen (bei 15 Enthaltungen) für Annahme des Entwurfes aus. Die ablehnenden Stimmen und die Enthaltungen stammten überwiegend von Mitgliedern der SVP-Fraktion.<sup>21</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Rahmen der Diskussionen über die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene reichte die KVF-NR im Februar 2022 eine Motion zur **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** ein. Sie forderte den Bundesrat dazu auf, gemeinsam mit Frankreich und Deutschland die rund 70km lange Strecke zwischen Wörth und Strasbourg bis 2030 zu elektrifizieren und auf den NEAT-Standard aufzurüsten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion. Diese wurde in der Frühjahrsession 2022 im Rahmen der Debatte über den

Verlagerungsbericht 2021 behandelt, zusammen mit zwei weiteren Vorstössen der KVF-NR zum Thema Verlagerung (Mo. 22.3013 und Po. 22.3001). Die SVP-Fraktion lehnte den Vorstoss ab: Benjamin Giezendanner (svp, AG) bemängelte, dass die Schweiz mit der vorliegenden Motion in eine Zubringerstrecke investieren würde, die für Deutschland gar nicht wichtig sei. Es sei vielmehr der Stuttgart–Singen–Schweiz–Korridor, den Deutschland bis 2030 ausbauen wolle. Da der Bundesrat den Vorstoss zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde die Motion ohne Abstimmung angenommen.<sup>22</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Neben zwei weiteren Vorstössen zur Verlagerungspolitik (Mo. 22.3000 und Mo. 22.3013) reichte die KVF-NR im Januar 2022 auch ein Postulat betreffend die **Förderung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern** ein. Die Kommission wollte den Bundesrat damit beauftragen zu prüfen, ob durch eine solche Förderung ein zusätzliches Verlagerungspotenzial entstehen würde und ob zudem der Einsatz nicht kranbarer Sattelaufleger in Zukunft gänzlich verboten werden könnte. Die KVF-NR argumentierte, dass zwar immer mehr Strassentransportunternehmen in solche Anhänger investierten, aber trotzdem immer noch über 80 Prozent der Sattelaufleger nicht durch einen Kran transportierbar und somit für den Verlad ungeeignet seien.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats: Er zeigte sich bereit, im Rahmen des Verlagerungsberichts 2023 über mögliche Massnahmen zur Förderung der kranbaren Sattelaufleger Bericht zu erstatten. Ein Verbot der nicht kranbaren Sattelaufleger ohne Absprache mit der EU schloss er jedoch aus.

Der Nationalrat diskutierte den Vorstoss in der Frühjahrsession 2022. Benjamin Giezendanner (svp, AG) sprach sich gegen das Postulat aus und kritisierte, dass das in Erwägung gezogene Verbot gegen das Landverkehrsabkommen mit der EU verstossen würde. Da der Bundesrat das Postulat zur Annahme empfohlen hatte und keine anderslautenden Anträge eingegangen waren, wurde es ohne Abstimmung angenommen.<sup>23</sup>

#### Strassenverkehr

#### MOTION

DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit der möglichen Verbesserung der **Rahmenbedingungen für fossilfrei angetriebene Nutzfahrzeuge**. Die vorberatende KVF-NR hatte zwei materielle Änderungen in die Vorlage eingebracht. Zum einen hatte sie den Begriff «emissionsarm» in «fossilfrei angetrieben» geändert, zum anderen hatte sie die mögliche Befreiung von der LSVA gestrichen und nur noch von der Reduktion der LSVA gesprochen. Eine Minderheit Giezendanner (svp, NR) wollte den Vorstoss ablehnen, da sie tiefere Einnahmen aus der LSVA für die Kantone ablehne. Zudem bedeute die reduzierte LSVA eine Vergünstigung der Strassenbenutzung, was in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehe. Verkehrsministerin Sommaruga konnte durch die von der KVF-NR eingebrachten materiellen Änderungen die Annahme der Motion unterstützen, nachdem der Gesamtbundesrat die Motion in seiner Stellungnahme noch zur Ablehnung empfohlen hatte. In der Abstimmung stimmte der Nationalrat dem Geschäft deutlich mit 183 zu 4 Stimmen (bei einer Enthaltung) zu. Interessanterweise befand sich Benjamin Giezendanner nicht unter den vier SVP-Mitgliedern, welche die Motion ablehnten, sondern unter den Befürwortenden.

Als nächstes wird sich wiederum der Ständerat mit der Motion befassen, da der Nationalrat einer geänderten Version der Motion zustimmte.<sup>24</sup>

#### MOTION

DATUM: 10.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2020 befasste sich die UREK-NR mit dem Thema **Lärm im Strassenverkehr**. Sie beriet dabei auch über die beiden parlamentarischen Initiativen 20.443 und 20.444 von Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG). Die Kommission beschloss, die beiden Initiativen zu sistieren und im Gegenzug eine eigene Motion einzureichen. In dieser forderte sie den Bundesrat auf, ein Massnahmenpaket zur einfacheren und strengeren Sanktionierung von unangemessenem Lärm im Strassenverkehr auszuarbeiten. Mit diesem Massnahmenpaket sollen Personen, welche illegale Bauteile in ihr Fahrzeug einbauen oder sonstige verbotene Veränderungen daran vornehmen, einfacher zur Rechenschaft gezogen werden können. Zudem soll geprüft werden, wie die Polizei ihre Kontrollen hinsichtlich des Verkehrslärms intensivieren kann und schliesslich solle dargelegt werden, mit welchen Instrumenten der Bund den Vollzug durch die Kantone unterstützen könne, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung von so genannten Lärmblitzern. Eine Kommissionsminderheit um Walter Wobmann (svp, SO) lehnte die Motion ab. Der Bundesrat beantragte die

Annahme der Motion.

In der Frühjahressession 2021 wurde die Motion im Nationalrat behandelt. Die Kommissionssprecherinnen Delphine Klopfenstein Broggini (gp, GE) und Susanne Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) wiesen darauf hin, dass sehr viele Personen in der Schweiz von übermässigem Strassenlärm gestört seien und dass sich dieser Lärm auch gesundheitsschädigend auswirken könne. Daher sei das Anliegen, den Lärm zu begrenzen, in der Kommission auf grosses Verständnis gestossen. Anschliessend erläuterten beide noch einmal die Forderungen der Motion. Minderheitssprecher und Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz Walter Wobmann erläuterte, dass auch er die Lärmbelastung senken wolle, aber diese Aufgabe sei mit den bestehenden Instrumenten und gesetzlichen Grundlagen längst angegangen worden. Die Motion sei daher unnötig. So wies er etwa darauf hin, dass bereits heute Fahrerinnen und Fahrer wegen vermeidbaren Lärms gebüsst werden können und dass die Polizei getunte Fahrzeuge aus dem Verkehr ziehen könne.

Umwelt- und Verkehrsministerin Sommaruga befürwortete im Namen des Bundesrats die Motion und wies auf den grösseren Kontext dieses Vorstosses hin. Es sei unsinnig, auf der einen Seite Milliarden von Franken in den Lärmschutz und damit in die Gesundheit der Menschen zu investieren, wenn auf der anderen Seite einzelne Personen diese Massnahmen durch ihr Fahrverhalten und ihre getunten Fahrzeuge zunichte machten. Es sei daher wichtig, diesen einfach vermeidbaren Lärm an der Quelle zu reduzieren.

Nach einigen kritischen Rückfragen seitens der SVP und der FDP kam das Geschäft zur Abstimmung. Die grosse Kammer stimmte der Motion mit 119 zu 65 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossenen stimmenden SVP sowie von einigen Mitgliedern der FDP.Liberale- und der Mitte-Fraktion.<sup>25</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 17.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Rocco Cattaneo (fdp, TI) setzte sich mittels eines im Dezember 2019 eingereichten Postulates für ein **sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen den Agglomerationen** ein. Der Bundesrat solle in einer Machbarkeitsstudie insbesondere prüfen, welche Routen dafür in Frage kämen, wie die Zuständigkeit zwischen dem Bund und den Kantonen aufgeteilt wird, wie die Finanzierung aussehen könnte und welche Vorteile für die Umwelt erzielt werden könnten. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die geforderte Studie zu erstellen. Das Postulat wurde jedoch von Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft und gelangte im Sommer 2021 in den Nationalrat. Dort führte Giezendanner aus, dass der Vorstoss zum einen überflüssig sei, da die Forderung des Postulats mit dem in einer Volksabstimmung bestätigten Beschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege bereits weitgehend erfüllt sei. Zum anderen sei der Vorstoss auch aus inhaltlichen Gründen abzulehnen, da die Planung, der Bau und der Betrieb von Fahrradnetzen in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden lägen und auch die Finanzierung eines solchen Velonetzes zwischen den Agglomerationen noch völlig unklar sei. Simonetta Sommaruga stimmte mit Benjamin Giezendanner überein, dass genau diese Fragen der Kompetenzen und der Finanzierung noch offen seien; gerade deshalb sollten sie in der geforderten Studie angegangen werden. Anschliessend nahm die grosse Kammer das Postulat mit 129 zu 49 Stimmen bei 11 Enthaltungen an, wobei alle ablehnenden Stimmen aus den Reihen der SVP-Fraktion stammten.<sup>26</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 26.07.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell ein **Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten.

Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie

teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.<sup>27</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 10.08.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative forderte Gabriela Suter (sp, AG), dass **Tempo 30 innerorts zur Regel** werden solle. Dies führe zu mehr Sicherheit und Lebensqualität sowie zu einer tieferen Lärmbelastung. Für diese Reduktion von derzeit generell 50km/h auf generell 30km/h müssten die entsprechenden Bestimmungen im SVG geändert werden. Die Angst, dass es damit zu mehr Staus kommen würde, sei unbegründet; Studien hätten gezeigt, dass Tempo 30 vielmehr eine Verflüssigung des Verkehrs bringe, argumentierte Suter. Die KVF-NR behandelte die Initiative im August 2021. Die Mehrheit (13 zu 10 Stimmen) beschloss, der Initiative keine Folge zu geben, insbesondere weil das innerörtliche Tempolimit Sache der Kantone respektive der Gemeinden sei.<sup>28</sup>

**MOTION**  
DATUM: 30.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Herbstsession 2021 mit einem Vorstoss aus den Reihen des Ständerates, welcher **gleich lange Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen für Fahrerinnen und Fahrer von Lastwagen und Lieferwagen im Strassengüterverkehr** forderte. Im Vorfeld der Session hatte sich bereits die KVF-NR mit dem Anliegen befasst. Die Kommission stimmte der Forderung des Vorstosses grundsätzlich zu, wollte deren Wortlaut aber noch etwas präzisieren. Der Bundesrat sollte prüfen, wie die geforderten gleich langen Spiesse zwischen Lastwagen und Lieferwagen auf einfache und kostengünstige Weise erreicht werden können, schlug die Kommission vor. Dabei solle ein Swiss-Finish, also eine strengere und vorzeitige Umsetzung von möglichen künftigen EU-Vorschriften, unbedingt vermieden werden. Eine Minderheit der Kommission um Benjamin Giezendanner (svp, AG) beantragte die Ablehnung der Motion. Minderheitensprecher Giezendanner monierte bei seiner Begründung seines Antrags, dass dieser Vorstoss zwar eigentlich auf die Kurier-, Express- und Paketboten abziele, in der Realität aber vielmehr die KMU empfindlich treffen werde. Anschliessend schritt die grosse Kammer zur Abstimmung und nahm den modifizierten Vorstoss mit 124 zu 53 Stimmen an. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion sowie zwei Mitglieder der Mitte-Fraktion lehnten die Motion ab.<sup>29</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 16.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **parlamentarische Initiative Suter** (sp, AG) für ein **Tempolimit von 30 km/h innerorts** stand in der Wintersession 2021 auf der Traktandenliste des Nationalrats. Gabriela Suter bewarb ihr Anliegen mit dem Argument, dass ein generelles Tempolimit von 30 km/h anstelle der heute geltenden 50 km/h innerorts für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen werde. Zudem würde in den Quartieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert. Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erläuterte, dass die Mehrheit der KVF-NR der Initiative keine Folge geben wolle, da es primär Aufgabe der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, in welchen Gebieten sie Tempo 30 einführen möchten und wo nicht. Zudem würde die generelle Temporeduktion bauliche Massnahmen und somit hohe Kosten für die Kantone und Gemeinden mit sich bringen. Die baulichen Massnahmen seien nötig, um die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, sich auch wirklich an das Tempolimit zu halten. Im Anschluss an diese Diskussion gab der Nationalrat der Initiative mit 105 zu 79 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge, womit diese erledigt ist.<sup>30</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Nationalräte Benjamin Giezendanner (svp, AG; Mo. 22.3255), Walter Wobmann (svp, SO; Mo. 22.3280 und Mo. 22.3281) und Christian Imark (svp, SO; Mo. 22.3289) reichten im März 2022 insgesamt **vier Motionen** zu den **aufgrund des Kriegs in der Ukraine steigenden Benzin- und Heizkosten** ein. Während Giezendanner und Wobmann ein generelles Entlastungspaket für die Bevölkerung und die Wirtschaft forderten, das bei der Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen oder beim Berufskostenabzug ansetzen sollte, wurde Imark konkreter: Er verlangte eine mindestens 50-prozentige Senkung der Mineralölsteuern auf Treib- und Brennstoffen, der CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht sowie der MWST. Zeitgleich reichten die Ständeräte Werner Salzmann (svp, BE; Mo. 22.3228), Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3244 und Mo. 22.3356) und Hansjörg Knecht (svp, AG; Mo. 22.3243) dieselben vier Motionen in der kleinen Kammer ein.

Der Bundesrat lehnte alle acht Vorstösse mit derselben Begründung ab: Er sehe zu diesem Zeitpunkt keinen Bedarf für rasche Massnahmen, auch wenn die gestiegenen Energiepreise eine Herausforderung darstellten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkungen des Krieges sei aber bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe des UVEK, des WBF und des EFD eingerichtet worden, welche laufend Grundlagen erarbeite und darauf aufbauend auch allfällige Massnahmen sowie deren Finanzierung und Konsequenzen prüfe.<sup>31</sup>

**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.<sup>32</sup>

**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 belaste. 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 «Gliesskannensystem», 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.<sup>33</sup>

#### MOTION

DATUM: 21.09.2022

BERNADETTE FLÜCKIGER

National- und Ständerat befassten sich in einer **ausserordentlichen Session** zum Thema **«Kaufkraft»** im Rahmen der Herbstsession 2022 unter anderem mit zwei Vorstössen aus den Reihen der SVP, die einen **Teilverzicht bei der Erhebung der Mineralölsteuer** forderten: Benjamin Giezendanners (svp, AG; Mo. 22.3202) Motion forderte die Regierung dazu auf, auf denjenigen Teil der Mineralölsteuer auf Treibstoff zu verzichten, der der allgemeinen Bundeskasse zugewiesen wird. Die gestiegenen Treibstoff-Preise belasteten insbesondere ältere Menschen und diejenigen, die auf ein Auto angewiesen seien; diesen Menschen müsse nun geholfen werden. Die Motion von Pierre-André Page (svp, FR; Mo. 22.3115) ging noch etwas weiter und verlangte, dass derjenige Anteil der Mineralölsteuer, der nicht direkt in den Strassenunterhalt fliesst, solange wie notwendig aufgehoben wird. Identische Motionen wie Benjamin Giezendanner und Pierre-André Page reichte überdies Marco Chiesa (svp, TI; Mo. 22.3634 und Mo. 22.3635) im Ständerat ein.

Alle vier Motionen glichen stark den vier Motionen der SVP, die bereits im Rahmen der ausserordentlichen Session im Sommer 2022 unter dem Titel «Entlastungsmassnahmen zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft» behandelt und abgelehnt worden waren. Der Bundesrat begründete seine ablehnende Haltung zu den Motionen Giezendanner, Page und Chiesa denn auch mit denselben Argumenten wie im Sommer: Die Regierung sei sich der gestiegenen Energiepreise und der damit einhergehenden Herausforderungen bewusst, sehe aber momentan keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Man habe aber eine interdepartementale Arbeitsgruppe der betroffenen Departemente UVEK, WBF und EFD gebildet, welche mögliche Handlungsfelder prüfen werde.

Im **Nationalrat** führten die zwei Motionen zu teils heftigen Diskussionen darüber, ob damit einseitig Haushalte mit höheren Einkommen entlastet würden, da ärmere Haushalte proportional weniger häufig Auto fahren würden. Bundesrat Maurer lehnte alle Vorstösse, die in der ausserordentlichen Session behandelt wurden, ab und begründete dies namentlich mit der Sorge um die Bundesfinanzen. Die beiden Motionen fanden ausserhalb der SVP nur bei einzelnen Mitgliedern der Mitte-Fraktion Unterstützung; sie wurden mit 135 zu 58 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) und 138 zu 57 Stimmen deutlich abgelehnt.

Im **Ständerat** argumentierte Motionär Chiesa, dass seine Motionen den Menschen zu gute kämen, die unbedingt auf ein Auto angewiesen seien, beispielsweise weil sie in abgelegenen Gebieten lebten. Auch in der kleinen Kammer verwies Finanzminister Maurer generell auf die finanzielle Lage, die es derzeit nicht erlaube, «überall einzugreifen, zumal die Situation nicht überall gravierend ist». Die Motionen von Marco Chiesa würden zu starken Mindereinnahmen für den Bund führen, wodurch im Gegenzug grosse Sparmassnahmen nötig wären, welche sicher zu einem Aufschrei führen würden.

Im Anschluss lehnte auch die kleine Kammer die beiden Motionen zur Mineralölsteuer mit 34 zu 4 Stimmen bei 5 Enthaltungen (Mo. 22.3634) und mit 32 zu 7 Stimmen bei 4 Enthaltungen (Mo. 22.3635) klar ab. Während die Motion 22.3634 nur Unterstützung in den eigenen Reihen fand, wurde die Motion 22.3635 auch von wenigen Mitgliedern der Mitte-Fraktion angenommen.<sup>34</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 15.07.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Eisenbahn

Anfang Juli 2020 kündigte der neue Chef der SBB, Vincent Ducrot, an, das **Nachtzugangebot der SBB** ausbauen zu wollen. Dafür sollen die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB die Züge für die SBB beschaffen und unterhalten. Etwaige Ziele wären etwa Rom, Barcelona oder Amsterdam. Die SBB zeigten sich überzeugt, dass die Nachfrage nach diesen Nachtverbindungen da sei und weiter wachsen werde. Sie wiesen aber auch darauf hin, dass die Verbindungen nicht kostentragend seien. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes via Gelder aus dem neu zu schaffenden Klimafonds sei deshalb eine Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens. Die NZZ monierte in einem Meinungsartikel, dass es nicht die Aufgabe des Staates sei, eine kleine Anzahl von Reisenden via Klimafonds finanziell zu unterstützen. Für Benjamin Giezendanner (svp, AG) kam es nicht in Frage, dass die SBB Gelder aus dem neuen Klimafonds erhält, er kündigte an, dies mit einem Vorstoss (Po. 20.4019) verhindern zu wollen. Zum einen sei der Zweck des Klimafonds vom Parlament noch nicht abschliessend bestimmt und zum anderen würde es zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn die SBB in diesem Bereich subventioniert würde, während private Anbieter durch die Corona-Krise eh schon geschwächt seien. Dem pflichtete auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bei; für die Carbranche seien die Pläne der SBB ruinierend. Auch Aerosuisse zeigte sich ernüchtert und sprach von einer Wettbewerbsverzerrung. Die Grünen hingegen erachteten die Massnahme als Entzerrung des Wettbewerbs, da die Flugbranche bislang einseitig unterstützt worden sei, indem sie von der Mehrwertsteuerabgabe befreit war und auf internationalen Flügen keine Kerosinsteuer bezahlen musste.<sup>35</sup>

POSTULAT  
DATUM: 17.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Benjamin Giezendanner (svp, AG) reichte im September 2020 ein Postulat ein, in dem er den Bundesrat dazu aufforderte, den **Ausbau des Nachtzug-Angebots durch die SBB** zu stoppen. Vielmehr solle der Bundesrat in einem Bericht auf die verschiedenen – allen voran finanziellen – Aspekte dieses Ausbaus eingehen. Giezendanner verwies dabei auf das von ihm erwartete Defizit, das durch diesen Ausbau entstehen würde, und wollte wissen, ob dieses nicht in Widerspruch zum Ziel stehe, die gebundenen Ausgaben des Bundes generell zu reduzieren. Er warf auch die Frage auf, wie dieses Defizit bezahlt werden solle, falls der in der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes angedachte Klimafonds nicht zustande kommen sollte. Schliesslich monierte der Motionär, dass dieser vom Staat mitfinanzierte Ausbau zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Akteuren, insbesondere der von der Covid-19-Krise betroffenen Flug- und Reisebusbranche, führen werde.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulates. Er sah die Aufgabe des Staates beim Eisenbahnverkehr primär in der Erarbeitung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und in der Planung und Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur. Die Angebote hingegen würden durch die Unternehmen selber definiert. Zudem begrüsst der Bundesrat die Pläne der SBB, das Nachtzug-Angebot in Zusammenarbeit mit den ÖBB auszubauen, da dadurch Nachhaltigkeit und Klimaschutz gestärkt würden. Er verwies in diesem Zusammenhang ausserdem auf ein Postulat und auf eine Motion, welche er zur Annahme empfohlen habe, womit er bereits seine Unterstützung für den Ausbau des Schienenpersonenverkehrs zum Ausdruck gebracht habe.<sup>36</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Botschaft über die **Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024** stand in der Herbstsession 2020 auf dem Programm des Nationalrats. Dieses Geschäft war im Grossen und Ganzen unbestritten. Es gab lediglich einen Minderheitsantrag Giezendanner (svp, AG), welcher den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich um CHF 493 Mio. kürzen wollte. Dieser Antrag fand aber ausserhalb der Reihen der SVP keine weiteren Stimmen.

In den Gesamtabstimmungen wurde das Geschäft mit 184 zu 7 Stimmen (erster Bundesbeschluss über den Betrieb, den Substanzerhalt und die Systemaufgaben) respektive mit 189 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung (zweiter Bundesbeschluss über die Investitionsbeiträge) deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von einzelnen SVP-Mitgliedern.<sup>37</sup>



**MOTION**

DATUM: 17.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2020 befasste sich die grosse Kammer mit dem Vorstoss Dittli (fdp, UR) zur **Automation des Schienengüterverkehrs**. Für die Mehrheit der KVF-NR erläuterte Philipp Kutter (cvp, ZH) die Vorteile des Vorstosses. Die Kommissionsmehrheit sei der Ansicht, dass der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Bereich des Gütertransportes auf der Schiene fördern solle. Die Industrie werde dadurch «von den neuen Technologien namentlich durch die Einführung der automatischen Kupplung sowie der automatischen Bremsprüfung [...] profitieren können». Eine Kommissionsminderheit Giezendanner (svp, AG) beantragte die Ablehnung der Motion. Auch die Minderheit sei für die Automatisierung in diesem Bereich; jedoch nicht auf Kosten der Steuerzahlenden. Von dem geforderten Konzept und der finanziellen Unterstützung würden zudem hauptsächlich ausländische Waggon-Anbieter profitieren, prophezeite Giezendanner. Verkehrsministerin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motion aus; mit der Automatisierung werde der ganze Rangiervorgang sicherer, dadurch sinke die Verletzungsgefahr für die Rangierarbeiterinnen und -arbeiter. An die Minderheit Giezendanner gerichtet, erläuterte Sommaruga, dass die vorliegende Motion allem voran ein Konzept über die Automation verlange. Dieses Konzept sei dringend notwendig, um das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure der Branche zu koordinieren. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen gegen die Motion, alle anderen Fraktionen sprachen sich hingegen geschlossen für deren Annahme aus. Daraus resultierte die Annahme der Motion mit 136 zu 50 Stimmen.<sup>38</sup>

**MOTION**

DATUM: 15.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR und die KVF-SR reichten im April respektive im Mai 2021 je eine identische **Motion zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** ein (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). Mit dem geforderten Nachtragskredit sollen die pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr abgemildert werden, stelle Letzterer doch trotz gesunkener Nachfrage «sein systemrelevantes Angebot im Binnenverkehr weiterhin zur Verfügung». Die beiden Motionen ergänzten die Motionen 21.3459 und 21.3593, die eine finanzielle Unterstützung für den Orts-, den touristischen sowie den Fernverkehr forderten und ebenfalls von den beiden Kommissionen eingereicht worden waren.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden Motionen zum Schienengüterverkehr. Der Ständerat nahm die Motion in der Sommersession 2021 stillschweigend an, nachdem Kommissionssprecher Zopfi (gp, GL) dargelegt hatte, dass im Schienengüterverkehr eine Verminderung des Angebots erfolgen könnte, wenn dieser Nachtragskredit nicht genehmigt würde. Dies wiederum könne zu Problemen bei der verladenden Wirtschaft führen. In derselben Session befasste sich auch der Nationalrat mit dem Vorstoss. Eine Minderheit der KVF-NR beantragte, die Motion abzulehnen. Benjamin Giezendanner (svp, AG) kritisierte im Namen der Minderheit, dass mit diesen Vorstössen der Güterverkehr subventioniert werden soll. Es sei falsch, Strukturert halt zu betreiben und SBB Cargo auf Kosten der Steuerzahlenden wettbewerbsfähig zu machen. Mit dieser Argumentation vermochte Giezendanner jedoch kaum über die SVP-Grenzen hinaus zu überzeugen. Die Motion wurde mit 132 zu 52 Stimmen – bei 3 Enthaltungen – angenommen.<sup>39</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 23.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

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.<sup>40</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 30.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Postulat Giezendanner (svp, AG), das einen **Stopp beim Ausbau des Nachtzug-Angebots** forderte, wurde in der Herbstsession 2022 abgeschrieben, da es nicht innert zwei Jahren vom Nationalrat behandelt worden war.<sup>41</sup>

#### MOTION

DATUM: 06.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR und die KVF-NR reichten im Oktober 2022 je eine gleichlautende Motion (Mo. 22.4263 und Mo. 22.4257) ein, mit welcher sie die **rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Eisenbahn** forderten. Die beiden Kommissionen wollten den Bundesrat beauftragen, bis Ende des Jahrzehnts mit den Arbeiten zu beginnen, damit die Bahn-Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen verkürzt werden können. Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden identischen Motionen.

Im **Ständerat** erläuterten die Herren Français (fdp, VD) und Rechsteiner (sp, SG), dass die Motion auf die Beschlüsse des STEP 2035 zurückgehe, gemäss welchem die Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse reduziert werden sollten. Die vom Bundesrat im Juni 2022 vorgestellte Strategie «Bahn 2050» würde nun einen Rückschritt hinsichtlich der Ost-West-Verbindung bedeuten, da hauptsächlich auf die Schieneninfrastruktur der mittleren und kurzen Strecken fokussiert werde und die Vision für die Ost-West-Verbindung fehle. Die kleine Kammer nahm die Motion stillschweigend an.

Im **Nationalrat** lag ein Antrag Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Benjamin Giezendanner begründete seinen Antrag mit den Kosten, die bei Umsetzung der Motion entstehen würden. Die aktuelle Lage der Bundesfinanzen liessen solche Projekte nicht zu. Die grosse Kammer liess sich von dieser Argumentation jedoch nicht überzeugen und nahm die Motion mit 145 zu 34 Stimmen bei 4 Enthaltungen deutlich an. Der Antrag Giezendanner fand nur bei einer Mehrheit der SVP-Fraktion sowie vereinzelt Mitgliedern der Mitte-Fraktion Zustimmung.<sup>42</sup>

#### MOTION

DATUM: 12.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Als Reaktion auf die Publikation der Strategie «Bahn 2050» reichte die KVF-NR im Oktober 2022 eine Motion ein, mit welcher sie den Bundesrat beauftragen wollten, die **Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz» voranzutreiben**: Dieses Projekt sei in der bundesrätlichen Strategie zu kurz gekommen. Es müsse eine Gesamtvision verfolgt werden, um alle bislang noch fehlenden Abschnitte «für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze, entlang des gesamten Schweizer Territoriums, sowohl zwischen Süden und Norden als auch zwischen Ost und West, zu projektieren und zu realisieren». Dieses Infrastrukturprojekt trage wesentlich zum nationalen Zusammenhalt und zur sozioökonomischen Entwicklung der Schweiz bei, argumentierte die Kommission. Für die rasche Realisierung dieses Verkehrskreuzes solle der Bundesrat zusätzliche finanzielle Mittel beantragen.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er habe mit der «Bahn 2050» aufgezeigt, mit welchen Mitteln und Projekten die Eisenbahn einen maximalen Beitrag zur Erreichung seiner vorrangigen Ziele, etwa in der Klimapolitik, leisten könne. Die in der Motion geforderte Beschleunigung würde sich dabei eher kontraproduktiv auswirken, da sie zu Mehrverkehr führen könne; sie sei daher kein Ziel der Strategie «Bahn 2050». Das Anliegen der Motion werde jedoch im Sinne einer intensivierten Förderung des Fernverkehrs auf der West-Ost- sowie der Nord-Süd-Achse geprüft.

Dem Nationalrat lag in der Wintersession 2022 neben dem Mehrheitsantrag auf Annahme ein Antrag von Benjamin Giezendanner (svp, AG) auf Ablehnung der Motion vor. Ähnlich wie bei einer Motion für eine «rasche Gewährleistung einer ausgewogenen, leistungsfähigen und attraktiven Ost-West-Achse der Bahn» (Motion 22.4263) kritisierte er den Ausbau des Schienennetzes zulasten der öffentlichen Hand. Der Bundeshaushalt befinde sich bereits in einer schwierigen Lage. Falls das Projekt «Verkehrskreuz Schweiz» tatsächlich umgesetzt würde, müsse es daher aus dem bestehenden BIF finanziert werden. Der Nationalrat nahm die Motion hingegen mit 126 zu 47 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.<sup>43</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

### MOTION

DATUM: 06.05.2020  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.

Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.

Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an.<sup>44</sup>

### MOTION

DATUM: 15.06.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April respektive im Mai 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR je eine gleichlautende **Motion betreffend die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Covid-19-Krise** ein (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593). Die Motionen forderten, dass der Bund dem gebeutelten öffentlichen Verkehr – namentlich in den Bereichen Fernverkehr, touristischer Verkehr und Ortsverkehr – für das Jahr 2021 wie schon im Vorjahr eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen solle. Dabei sollten die im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) für das Jahr 2020 beschlossenen Hilfen für den touristischen Verkehr und den Ortsverkehr auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden, während für den Fernverkehr eine neue Lösung gefunden werden müsse. In der nationalrätlichen Kommission hatte sich eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) gegen den Vorstoss ausgesprochen, aus der ständerätlichen Kommission gab es keinen Antrag auf Ablehnung.

Der Bundesrat stellte sich gegen die Motionen. Er argumentierte, dass grundsätzlich die Gemeinden und Kantone für den Ortsverkehr zuständig seien. Von diesem Prinzip sei man zwar im Vorjahr abgewichen, auf eine erneute Ausnahme solle nun aber verzichtet werden. Im Bereich des Fernverkehrs seien das UVEK und die EFV zudem bereits daran, geeignete Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB zu prüfen. Beim touristischen Verkehr schliesslich sei keine finanzielle Unterstützung angebracht.

Die beiden Räte diskutierten die Motionen in der Sommersession 2021. Der Ständerat nahm sie mit 36 zu 3 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Im Nationalrat, wo die Motion zusammen mit der Motion der KVF-NR zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise behandelt wurde, argumentierten Kurt Fluri (fdp, SO) und Jon Pult (sp, GR) für die Kommission, dass die Transportunternehmen des Orts- und des touristischen Verkehrs teilweise keine Reserven mehr hätten und daher keine weiteren Ausfälle mehr verkraften könnten. Benjamin Giezendanner argumentierte im Namen der ablehnenden Minderheit, dass sich der Ortsverkehr und der touristische Verkehr von selber wieder erholen würden. Ausserdem sei es sinnvoll, wenn das Angebot im touristischen Verkehr nun etwas zurückgehe und sich damit Angebot und Nachfrage wieder einpendelten. Es könne nicht angehen, «dass man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert». Der Fernverkehr schliesslich könne sich auf seine Reserven stützen. Die Mehrheit des Nationalrates war aber anderer Ansicht und wollte die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Er nahm die Motion

mit 134 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion sowie von einem FDP-Mitglied.<sup>45</sup>

#### MOTION

DATUM: 30.11.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR reichte im August 2021 eine **Motion zur finanziellen Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr** ein. Die Umsetzung des Anliegens solle in Absprache mit den Kantonen, den Gemeinden und der Branche des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Zudem verlangte die Kommission, dass die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr zeitnah aufgehoben wird und die Mehreinnahmen, die dadurch entstehen, zur Förderung des nicht fossil betriebenen öffentlichen Verkehrs eingesetzt wird. Die Motion nahm Bezug auf einen Bericht in Erfüllung des Postulats der KVF-NR (19.3000) mit dem Titel «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen». Eine Kommissionsminderheit Pieren (svp, BE) lehnte die Motion ab; der Bundesrat beantragte hingegen deren Annahme.

Der Nationalrat behandelte den Vorstoss in der Wintersession 2021. Im Namen der Kommissionsmehrheit argumentierte Jon Pult (sp, GR), dass die Dekarbonisierung des Busverkehrs in der Schweiz weiter vorangebracht werden müsse. Die Finanzierung sei dabei der entscheidende Faktor. Viele Gemeinden und Kantone könnten sich die Dekarbonisierung nicht leisten, deshalb brauche es dafür ein Gesamtkonzept des Bundes. Zudem kritisierte Pult, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die heute Dieselbusse einsetzen, durch die Rückerstattung der Mineralölsteuer subventioniert würden. Dieser Fehlanreiz solle aus klimapolitischen Gründen behoben werden. Benjamin Giezendanner (svp, AG) hingegen stand dem Vorstoss kritisch gegenüber. Zum einen sei die mit der Motion geplante Dekarbonisierung nicht technologieneutral, da eine eigentliche «Elektrifizierung» gefordert werde. Zum anderen brauche diese sehr viel Strom, der in der Schweiz ohnehin schon knapp sei. Nach diesen Ausführungen entschied sich der Nationalrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und nahm die Motion mit 119 zu 55 Stimmen bei 1 Enthaltung an. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sprachen sich drei Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motion aus.<sup>46</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beugten sich in der Wintersession 2021 über das **zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Im **Nationalrat** lag ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor. Benjamin Giezendanner (svp, AG) erläuterte für diese Minderheit, dass ihm vor allem die geplante weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ein Dorn im Auge sei. Hier gehe es nicht mehr darum, Covid-19-bedingte Ausfälle auszugleichen, sondern darum, «strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo». Der Nationalrat lehnte den Nichteintretensantrag der Minderheit jedoch ab. Ebenso erging es weiteren Minderheitsanträgen von linker und rechter Seite, welche eine Fortführung der Unterstützungsmassnahmen bis mindestens Ende 2022 (Pult; sp, GR) respektive eine kürzere Dauer der Unterstützung des touristischen Verkehrs (Giezendanner) verlangt hatten. Angenommen wurde hingegen ein weiterer Antrag Giezendanner, wonach die Betreiber touristischer Angebote zuerst alle Reserven aufbrauchen müssen, bevor sie Unterstützungsleistungen erhalten. Einstimmig angenommen wurde auch ein Antrag Romano (mitte, TI), die Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 131 zu 47 Stimmen bei 7 Enthaltungen deutlich an. Lediglich in der SVP-Fraktion gab es eine Nein-Mehrheit.

Der **Ständerat** befasste sich rund eine Woche später mit der Vorlage und folgte dem Nationalrat in fast allen Punkten. Einzig zu den Reserven der Betreiber touristischer Angebote vertrat die kleine Kammer eine andere Meinung. Sie entschied, dass diese Anbieter bereits Unterstützung erhalten sollen, wenn die Ausfälle grösser sind als ein Drittel der zwischen 2017 und 2019 gebildeten Reserven.

Diese Differenz konnte bereits zwei Tage später behoben werden, als der Nationalrat der Version des Ständerates folgte. Die beiden Räte stimmten der Vorlage in den **Schlussabstimmungen** deutlich zu. Die grosse Kammer tat dies mit 145 zu 44 Stimmen bei 6 Enthaltungen, die kleine Kammer mit 40 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen.<sup>47</sup>

Florence Brenzikofer (gp, BL) reichte im März 2021 ein Postulat ein, mit welchem sie einen Bericht über Anreize zur **Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr** forderte. Sie vertrat die Ansicht, dass die derzeitige Tarifstruktur unübersichtlich sei; insbesondere bei den überregionalen Abonnements sei es jedoch wichtig, dass diese attraktiv seien, damit sie gegenüber dem Individualverkehr bestehen können. Dadurch könne der öffentliche Verkehr zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses auf dem Gebiet der Mobilität beitragen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Frühjahrssession 2022 vom Nationalrat behandelt, nachdem es von Sandra Sollberger (svp, BL) und Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft worden war. Dabei erläuterte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga, dass das Tarifsystem der Schweiz so komplex sei, weil es aus verschiedenen nationalen und regionalen Tarifverbänden zusammengesetzt sei. Der Bundesrat begrüsse die Bestrebungen zur Vereinfachung des Systems und sei auch bereit, während einer gewissen Übergangsperiode diese Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems finanziell zu unterstützen. Der Nationalrat stimmte dem Postulat in der Folge mit 128 zu 55 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) deutlich zu. Nebst der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion lehnten auch 3 Mitglieder der Mitte-Fraktion das Postulat ab.<sup>48</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

Anfang 2022 und damit teilweise noch vor Ausbruch des Krieges in der Ukraine mehrten sich in den Schweizer Medien Berichte über den **Ausbau erneuerbarer Energieträger und ihre Auswirkungen auf die Natur**. So berichtete beispielsweise die NZZ über eine Studie der ZHAW im Auftrag des BFE zur **Photovoltaik** auf «der grünen Wiese», also auf Landwirtschaftsflächen. Die Studie bilanzierte, dass freistehende Solaranlagen für Tiere und Pflanzen grosse Vorteile bringen können, sofern der Bau der Anlage zu keinen Schäden bei ökologisch sensiblen Lebensräumen führt. So könnten insbesondere auf intensiv genutzten Flächen störungsempfindliche Tierarten, wie etwa manche Vogelarten, die Solarparks als Rückzugsort nutzen. Aber auch die Landwirtschaft selber könne profitieren: Bei gewissen Kulturen würde eine Überdachung durch ein Solarpanel zu einer grossen Ertragssteigerung führen, da diese beispielsweise vor Hagel und Überhitzung schützen könnte.

Zu reden gab im Bereich der Solarenergie auch ein geplanter Photovoltaikpark im Hochgebirge oberhalb von Gondo (VS). Dieser soll auf einer Fläche von 14 Fussballfeldern zu liegen kommen. Währenddem die Nationalrätin und Vizepräsidentin von Swissolar Gabriela Suter (sp, AG) dieses Projekt lobte und auch Potential bei Photovoltaik-Anlagen auf Dächern, Fassaden, Lawinenverbauungen oder auch auf Landwirtschaftsflächen sah, wehrte sich Heidi Z'graggen (mitte, UR), Präsidentin der ENHK, gegen die «Verunstaltung» der Schweizer Landschaften durch Solarpanels (Tages-Anzeiger). Z'graggen forderte infolgedessen in einem Vorstoss ein Spezialgesetz zum Umgang mit grösseren, freistehenden Solaranlagen im alpinen Gebiet sowie ein Moratorium für den Bau solcher Anlagen, bis dieses Gesetz in Kraft trete.

Im Bereich der **Windkraft und der Wasserkraft** schlug der Bundesrat Anfang Februar 2022 vor, die Planungs- und Bewilligungsverfahren für die bedeutendsten Anlagen der Wasserkraft und der Windenergie zu vereinfachen und zu straffen. Rekurse sollen demnach möglich bleiben, aber nur noch einmal und nicht bei jeder Etappe des Verfahrens. Dieser Entscheid hing unter anderem mit den Arbeiten eines runden Tisches zur Wasserkraft zusammen, an welchem 15 Projekte für Speicherseen identifiziert wurden, welche als energetisch am vielversprechendsten gelten und gleichzeitig mit möglichst wenig negativen Konsequenzen für die Biodiversität und die Landschaft realisiert werden könnten. Zwei dieser Projekte stiessen jedoch auf Kritik: So wehrte sich etwa die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz gegen einen neuen Stausee am Gornergletscher. Der Geschäftsführer der Stiftung, Raimund Rodewald, begründete den Widerstand mit dem Argument, dass mit diesem Stausee in eine der letzten unberührten Gletschergebiete in den Alpen eingegriffen würde. Ausserdem sei der Gornergletscher als Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler geschützt. Ein zweites Projekt, das auf Widerstand stiess, war ein geplanter Stausee beim Triftgletscher: Dieses Vorhaben wurde von der Organisation Aqua Viva und vom Grimselverein bekämpft. Heini Glauser vom Grimselverein argumentierte, dass die Zerstörung der Landschaft und der lokalen Biodiversität in einem sehr ungünstigen Verhältnis zur erwarteten Stromerzeugung stünde. Er plädierte dafür, stattdessen auf Solarenergie zu setzen.

Im Bereich der Windkraft wiederum war es im November 2021 zu einem tragischen Zwischenfall gekommen, als ein Steinadler von einem Rotorblatt einer Windturbine erschlagen wurde. Eine Forschungsgruppe rund um den Biologen Raphaël Arlettaz von der Universität Bern untersuchte deshalb, an welchen Stellen Vögel oder auch Fledermäuse mit den Windturbinen kollidieren können. Sobald klar ist, in welchen Regionen und in welcher Flughöhe sich die Tiere bewegen und wie sie auf Hindernisse reagieren, soll eine so genannte Konfliktkarte für die Schweiz entstehen, welche aufzeigt, welche Gebiete für neue Windparks geeignet sind und welche nicht.<sup>49</sup>

## Lärmschutz

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im Juni 2020 von Gabriela Suter (sp, AG) eingereichte parlamentarische Initiative **«Mit Lärmblitzern gegen unnötigen Fahrzeuglärm vorgehen»** forderte die Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen, damit mit Lärmradargeräten Motorenlärm gemessen werden kann und Fahrzeuge mit zu hohen Werten gebüsst werden können. Sie verfolgte damit ein ähnliches Ziel wie mit der von ihr gleichzeitig eingereichten parlamentarischen Initiative 20.444. Die Initiantin erläuterte, dass sich die Kontrolle und Ahndung übermässigen Lärms im Strassenverkehr schwierig gestalte. In einigen Kantonsparlamenten seien daher bereits Vorstösse für die Einführung von Lärmblitzern hängig. Für deren Installation bedürfe es aber zuerst einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene.<sup>50</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 11.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie bereits in ihrer ebenfalls im Juni 2020 eingereichten parlamentarischen Initiative 20.443 peilte Gabriela Suter (sp, AG) auch mit der Initiative **«Endlich wirksam gegen lärmende Motorräder vorgehen»** vom Juni 2020 auf eine Verringerung der Lärmbelastung durch Motorfahrzeuge. Suter forderte, dass für Motorräder mit einem Standpegel von über 95 Dezibel ein Fahrverbot erlassen werde. In ihrer Begründung der Initiative wies sie unter anderem darauf hin, dass das österreichische Bundesland Tirol im Juni 2020 ein ebensolches Verbot eingeführt habe. Damit entfalle offensichtlich das bisher gegen ähnliche Vorstösse ins Feld geführte Argument, wonach sich die Schweizer Lärmvorschriften an die EU-Richtlinien halten müssen, um das Landverkehrsabkommen mit der EU nicht zu gefährden.<sup>51</sup>

## Bodenschutz

POSTULAT  
DATUM: 17.03.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In einem im September 2021 eingereichten Postulat forderte Gabriela Suter (sp, AG) die **Aufarbeitung der Umweltbelastungen der aktuell in Betrieb stehenden und ehemaligen Kehrriechverbrennungsanlagen**. Suter verlangte, dass im Bericht auf die Emissionen und Immissionen eingegangen wird, die in den verschiedenen Betriebsphasen einer KVA kontrolliert beziehungsweise nicht kontrolliert wurden. Zudem soll dargelegt werden, welche Aufgaben welchen Behörden und Akteuren – insbesondere Bund, Kantone und einzelne KVA-Betreibende – übertragen wurden und wie sie diese Aufgaben umsetzen. Schliesslich soll festgehalten werden, ob der aktuelle rechtliche Rahmen gegebenenfalls angepasst werden müsste. Hintergrund des Vorstosses war der Umstand, dass rund um eine ehemalige KVA in Lausanne mit Dioxinen belastete Böden entdeckt worden waren. Suter befürchtete, dass auch die Böden rund um andere KVA belastet sein könnten. Gemäss Bundesrecht müssten die Kantone diejenigen Stellen, bei denen die Bodenfruchtbarkeit beeinträchtigt werden könnte, überwachen. Laut Medienrecherchen sei dies aber bei vielen KVA noch nie geschehen. Zudem sei von den Medien aufgedeckt worden, dass in der Vergangenheit die Vollzugskontrollen nur mangelhaft durchgeführt worden seien.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates, welches unter Einbezug der kantonalen Fachstellen und der KVA-Betreibenden umgesetzt werden soll.

Der Nationalrat behandelte das Postulat in der Frühjahrssession 2022, weil es von Martina Bircher (svp, AG) bekämpft worden war. Nachdem Gabriela Suter ihr Anliegen vorgestellt hatte, kritisierte Martina Bircher, dass die Anforderungen an den verlangten Bericht unrealistisch seien, zumal die historischen Daten, die noch zur Verfügung stünden, wahrscheinlich nicht komplett seien. Zudem läge der Betrieb einer KVA in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Daher sei es fraglich, was mit den im Bericht erarbeiteten Empfehlungen geschehen werde. Umweltministerin Sommaruga setzte sich für die Annahme des Postulates ein. Es sei aber wichtig zu betonen, dass dieser Bericht nicht die Bodenanalysen der lokalen Behörden ersetzen könne. Das Ziel des Berichts sei es aber, diese Arbeiten zu unterstützen. Die grosse Kammer folgte den

Worten Sommarugas und nahm das Postulat mit 108 zu 72 Stimmen bei 6 Enthaltungen an. Deutlich Mehrheiten der Fraktionen von SVP und FDP.Liberales sowie einige Mitglieder der Mitte lehnten das Postulat ab.<sup>52</sup>

## Abfälle

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 13.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Delphine Klopfenstein Broggin (gp, GE) forderte mittels einer im Juni 2020 eingereichten parlamentarischen Initiative ein **Verbot der Gratisabgabe von Einwegsäcken** im Detailhandel. Derzeit gebe es weltweit Bemühungen, die Verwendung von Einwegsäcken zu minimieren und die Schweiz müsse darauf achten, hier ihre Vorreiterrolle zu wahren.

Die UREK-NR befasste sich im August 2021 mit dem Anliegen. Eine Kommissionmehrheit (13 zu 11 Stimmen) wollte der Initiative keine Folge geben. Sie vertrat zum einen die Ansicht, dass das Anliegen im Rahmen der Beratungen zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative 20.433 «Schweizer Kreislaufwirtschaft» eingebracht werden könne. Es solle hier nicht parallel legiferiert werden. Zum anderen war die Mehrheit auch der Auffassung, dass die Branchenvereinbarung des Schweizer Detailhandels zur Reduzierung der Abgabe von Plastiksäckchen ein grosser Erfolg sei. Ein striktes Verbot würde bei der Branche nicht auf Wohlwollen stossen. Schliesslich stünde im Umweltschutzgesetz bereits eine Kann-Formulierung, mit welcher der Bundesrat ein solches Verbot einführen könne, wenn er dies wolle, daher sei diese Initiative nicht nötig. Die Kommissionminderheit hingegen unterstützte die Initiative, weil sie ein wichtiges Zeichen gegen die Abfallflut setze.

In der Wintersession 2021 diskutierte der Nationalrat über die Initiative. Während die Kommissionssprecher Matthias Jauslin (fdp, AG) und Pierre-André Page (svp, FR) noch einmal die Argumente der Kommissionmehrheit erläuterten, stellte Gabriela Suter (sp, AG) seitens der Minderheit fest, dass der Detailhandel dazu übergegangen sei, gratis Papiertaschen oder abbaubare Kunststoffsäcke anstelle der Plastiksäckchen zu verteilen, da erstere nicht von der Branchenvereinbarung erfasst würden. Dies sei jedoch zu bedauern, denn damit werde das Abfallproblem nicht gelöst, sondern lediglich verlagert. Zudem sei es wichtig, im Hinblick auf die Debatten zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative 20.433 zu zeigen, dass das Problem der Einwegsäcke dringlich sei. Die Mehrheit des Nationalrates folgte jedoch ihrer vorberatenden Kommission und gab der Initiative mit 99 zu 82 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge. Die geschlossen stimmenden FDP.Liberales- und SVP-Fraktionen sowie die Mehrheit der Mitte-Fraktion obsiegt in dieser Abstimmung. Die Initiative ist damit vom Tisch.<sup>53</sup>

## Sozialpolitik

### Bevölkerung und Arbeit

#### Arbeitsmarkt

POSTULAT  
DATUM: 29.09.2022  
GIADA GIANOLA

Im September 2020 reichte Gabriela Suter (sp, AG) ein Postulat ein, gemäss dem der Bundesrat prüfen sollte, mit welchen **rechtlichen Massnahmen die Einflussmöglichkeiten des Bundes beim Erwerb oder Verkauf von arbeitsmarktrelevanten Unternehmen verstärkt** werden könnten. Konkret sollte er damit, wie in anderen europäischen Staaten bereits möglich, den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Schweiz ermöglichen können.

In seiner Stellungnahme vom November 2020 beantragte der Bundesrat, das Postulat abzulehnen. Er fürchtete, dass eine Verstärkung staatlicher Einflussmöglichkeiten zu einem Attraktivitätsverlust der Schweiz führen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze erschweren könnte. Hingegen sei er dabei, gesetzliche Grundlagen zur Kontrolle ausländischer Investitionen zu schaffen, wie es die Motion Rieder (mitte, VS; Mo. 18.3021) gefordert hatte.

Zwei Jahre nach Einreichung **zog Suter ihr Postulat in der Herbstsession 2022 kommentarlos zurück.**<sup>54</sup>

## Sozialversicherungen

### Invalidenversicherung (IV)

POSTULAT  
DATUM: 25.09.2020  
ANJA HEIDELBERGER

Gabriela Suter (sp, AG) stürzte sich an den veralteten **Codizes bei der Klassifikation von IV-Gebrechen** aus den sechziger Jahren und verlangte deren Ersetzung durch eine **neue, international anerkannte Codierung (ICD-Codes)**. Aufgrund der alten Codierung seien keine verlässlichen Aussagen über die Diagnosen, ihre historischen Entwicklungen und ihre Anteile an allen Gebrechen möglich, wodurch zum Beispiel auch die Eingliederungsmassnahmen nicht evaluiert werden könnten. In der Herbstsession 2020 nahm der Nationalrat das Postulat stillschweigend an, nachdem sich auch der Bundesrat für eine Annahme ausgesprochen hatte.<sup>55</sup>

- 
- 1) Medienmitteilung der RK-NR vom 25.6.21; Pa.Iv. 20.445
  - 2) AB NR, 2021, S. 1935; Po. 21.3969
  - 3) Medienmitteilung der RK-SR vom 21.1.22
  - 4) AB NR, 2022, S. 2183 f.; Bericht RK-NR vom 11.11.22; 24H, 7.12.22
  - 5) AB NR, 2022 S. 453 f.; Bericht Büro-NR vom 11.2.22
  - 6) AB SR, 2022, S. 835 ff.; Bericht Büro-SR vom 30.5.22
  - 7) AB NR, 2020, S. 1199 ff.; Bericht SPK-NR vom 29.4.22
  - 8) Medienmitteilung SPK-NR vom 15.10.2021; Medienmitteilung SPK-SR vom 11.1.2022
  - 9) AB NR, 2021 S. 2639 ff.; Bericht SPK-NR vom 5.11.21
  - 10) AB NR, 2022, S. 963 f.
  - 11) AZ, 14.4., 6.7.18, 14.1., 16.1., 21.1., 15.3., 21.3., 18.5., 20.5., 25.5., 27.7., 6.8., 20.8., 30.8., 24.9., 25.9., 26.9., 27.9., 3.10., 21.10., 22.10., 24.10.19
  - 12) AB NR, 2021, S. 658
  - 13) AB NR, 2021, S. 1137 f.
  - 14) AB NR, 2021, S. 1360 ff.; BBI, 2021 1314; BBI, 2021 1315; BBI, 2021 1316; TG, 17.6.21
  - 15) AB NR, 2021, S. 1431 ff.
  - 16) TA, 5.10.20; SGT, 9.10., 10.10.20; AVF, 13.10.20; SGT, 24.11.20; TG, 1.2.21; SGT, 24.3.21; CdT, 29.7.21; AZ, 3.8., 22.10.21
  - 17) BO CN, 2022, pp.523
  - 18) BO CE, 2022, pp.296 s.; Communiqué de presse CEATE-CE du 01.04.2022; Rapport CEAT-CE du 01.04.2022
  - 19) BO CN, 2022, pp.895 s.; Communiqué de presse CEATE-CE du 26.04.2022
  - 20) APS-Zeitungsanalyse 2021 – Verkehr und Kommunikation
  - 21) AB NR, 2021, S. 1721 ff.
  - 22) AB NR, 2022, S. 516 ff.
  - 23) AB NR, 2022, S. 516 ff.
  - 24) AB NR, 2020, S. 2641 f.
  - 25) AB NR, 2021, S. 384 ff.; Medienmitteilung UREK-NR vom 17.11.20
  - 26) AB NR, 2021, S. 1424
  - 27) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21
  - 28) Medienmitteilung KVF-NR vom 10.8.21; Pa. Iv. 21.441
  - 29) AB NR, 2021, S. 2066 f.
  - 30) AB NR 2021, S. 2698 ff.
  - 31) Mo. 22.3228; Mo. 22.3243; Mo. 22.3244; Mo. 22.3255; Mo. 22.3280; Mo. 22.3281; Mo. 22.3289; Mo. 22.3356
  - 32) AB NR 2022, S. 652 f.
  - 33) AB NR, 2022, S. 1265 ff.; AB NR, 2022, S. 1278 f.; AB SR, 2022, S. 489 ff.; AB SR, 2022, S. 495 f.
  - 34) AB NR, 2022, S. 1575 ff. (22.9013); AB NR, 2022, S. 1586 (22.3202); AB NR, 2022, S. 1587 (22.3115); AB SR, 2022, S. 903 ff. (22.9013); AB SR, 2022, S. 914 (22.3634); AB SR, 2022, S. 915 (22.3635)
  - 35) AZ, 4.7., 18.8.20; TG, 19.8.20; AZ, CdT, NZZ, 16.9.20; WOZ, 17.9.20; SoZ, 20.9.20; AZ, 21.9.20; SoZ, 27.9.20; TA, 28.9.20
  - 36) Postulat 20.4019
  - 37) AB NR, 2020, S. 1692 ff.
  - 38) AB NR, 2020, S. 2643 ff.
  - 39) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 631 f.
  - 40) AB NR, 2021, S. 1847 f.
  - 41) Po. 20.4019
  - 42) AB NR, 2022, S. 2283; AB SR, 2022, S. 1195 ff.
  - 43) AB NR, 2022, S. 2283 f.
  - 44) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.
  - 45) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 630 f.
  - 46) AB NR, 2021, S. 2206 ff.
  - 47) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB NR, 2021, S. 2461 ff.; AB NR, 2021, S. 2530; AB NR, 2021, S. 2757; AB SR, 2021, S. 1229 ff.; AB SR, 2021, S. 1347; AB SR, 2021, S. 1445
  - 48) AB NR, 2022, S. 152 f.
  - 49) NZZ, 3.1., 12.1.22; Lib, 18.1.22; Bund, 1.2.22; WOZ, WW, 3.2.22; 24H, NZZ, TA, 4.2.22; NZZ, 5.2.22; AZ, Lib, WOZ, 10.2.22; WOZ, 3.3.22; TA, 18.3.22; NZZ, 19.3.22; WW, 24.3.22; 24H, 26.3.22; NZZ, 28.3.22; TA, 1.4., 2.4.22
  - 50) Pa. Iv. 20.443
  - 51) Pa. Iv. 20.444
  - 52) AB NR, 2022, S. 528 f.
  - 53) AB NR, 2021, S. 2550 ff.; Bericht der UREK-NR vom 24.8.21
  - 54) AB NR, 2022, S. 1832ff.; Po. 20.4248
  - 55) AB NR, 2020, S. 1897