

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>23.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Sans restriction</b>
Acteurs	<b>Bregy, Philipp Matthias (mitte/centre, VS) NR/CN, Union démocratique du centre (UDC)</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Imprimer

## Éditeur

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

## Contributions de

Ammann, Amando  
Baltisser, Lena  
Gerber, Marlène

## Citations préféré

Ammann, Amando; Baltisser, Lena; Gerber, Marlène 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Union démocratique du centre (UDC), 2022 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 23.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Politique étrangère</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1
<b>Politique sociale</b>	4
Groupes sociaux	4
Politique d'asile	4

## Abréviations

<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>SEM</b>	Staatssekretariat für Migration
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
<b>SSV</b>	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

---

<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>SEM</b>	Secrétariat d'Etat aux migrations
<b>UE</b>	Union européenne
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire
<b>FRS</b>	Fédération routière suisse

# Chronique générale

## Politique étrangère

### Politique étrangère

INITIATIVE POPULAIRE  
DATE: 15.10.2022  
AMANDO AMMANN

Am 15. Oktober 2022 entstand aus der Fusion der «Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz (Auns)», dem «Komitee Nein zum schleichenden EU-Beitritt (EU-No)» und der «Unternehmer-Vereinigung gegen den EU-Beitritt» ein neuer nationalkonservativer und EU-skeptischer Verein namens «**Pro Schweiz**». An dessen Gründungsversammlung beschlossen die anwesenden Mitglieder, die von Alt-Bundesrat Christoph Blocher lancierte **Neutralitätsinitiative** inhaltlich sowie finanziell zu unterstützen. Die Volksinitiative entstand in Reaktion auf die Übernahme der EU-Sanktionen gegen Russland und die neue Auslegung der Neutralitätspolitik. Die Initiative wurde am 19. Oktober lanciert und hat das Ziel, eine «immerwährende» und «bewaffnete» Neutralität in der Verfassung zu verankern. Das Begehren will der Schweiz den Beitritt zu Militär- und Verteidigungsbündnissen und die Beteiligung an militärischen Auseinandersetzungen verbieten. Auch nichtmilitärische Zwangsmassnahmen wie Wirtschaftssanktionen sollen laut Initiative tabu werden. Die einzigen Ausnahmen bilden die Verpflichtungen gegenüber der UNO und Massnahmen zur Verhinderung der Umgehung von Sanktionen von Drittstaaten. Eine weitere Forderung der Initiative beinhaltet, dass die Schweiz ihre Neutralität nutzt, um Konflikte zu verhindern oder aufzulösen, indem sie sich als Vermittlerin einsetzt. Erstaunlicherweise war Christoph Blocher, der die Initiative massgebend vorangetrieben hatte, nicht Teil des Initiativkomitees. Blocher liess verlauten, dass er in seinem Alter keinen Abstimmungskampf mehr führen wolle. Präsiert wurde das Initiativkomitee von SVP-Nationalrat Walter Wobmann (svp, SO), der in der Rolle des Abstimmungskämpfers schon bei der Minarett- und der Burka-Initiative erfolgreich gewesen war. Die Frist für das Sammeln der nötigen 100'000 Unterschriften läuft bis zum 8. Mai 2024.

Die Initiative stiess bei den Parlamentariern und Parlamentarierinnen anderer Parteien auf wenig Gegenliebe. Mitte-Fraktionschef Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) sprach sich gegen das Begehren aus, da sich die Schweiz nicht «in jeder Krise hinter der Neutralität verstecken» dürfe. FDP-Nationalrat Hans-Peter Portmann (fdp, ZH) erachtete die SVP-Initiative als falschen Weg.<sup>1</sup>

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 16.08.2023  
LENA BALTISSER

Im August 2023 präsentierte der Bundesrat in einer Botschaft **Stand und Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur** sowie einen ersten Überblick über die **Perspektive Bahn 2050**.

Zu den Eisenbahn-Ausbauschritten 2025 und 2035 informierte der Bundesrat – wie alle vier Jahre vorgesehen – über den Stand der vier Programme NEAT, den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss), die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und über den Vier-Meter-Korridor. Der **HGV-Anschluss** konnte laut dem Bericht unter Einhaltung des Kreditrahmens abgeschlossen werden. Das Projekt **Vier-Meter-Korridor**, in welchem die Infrastruktur des Schienengüterverkehrs für Eisenbahnwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern ausgebaut wird, sowie das Projekt **NEAT** befänden sich kurz vor Fertigstellung. Der entsprechende Kreditrahmen könne zum Abschluss voraussichtlich eingehalten bzw. im Fall der NEAT sogar unterschritten werden. Die Umsetzung des Projekts **ZEB** verläuft laut dem Bundesrat gemäss Planung, lediglich beim Ausbau des Bahnhofs Lausanne werde eine Überschreitung des Zeitplans erwartet. Weil der Kreditrahmen für die ZEB nicht ausgeschöpft werde, beantragte der Bundesrat eine Senkung des Kreditrahmens um CHF 590 Mio. auf insgesamt CHF 4.81 Mrd.

Für die Eisenbahn-Ausbau Schritte 2025 und 2035 beantragte der Bundesrat Kreditanpassungen sowie Änderungen an bestehenden und geplanten Projekten. Für den **Ausbau Schritt 2025** schlug der Bundesrat in seinem Beschlussentwurf eine

Projektanpassung vor. Laufende Arbeiten hätten gezeigt, dass die bisher vorgesehene Entflechtung in Pratteln nicht im geplanten Masse notwendig sei. Neu sollte statt einer Entflechtung eine Leistungssteigerung angestrebt werden. Den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 wollte der Bundesrat um CHF 340 Mio. auf gesamthaft CHF 6.74 Mrd. anheben. Grund für diese Erhöhung seien verschiedene Änderungen und die Prüfung zusätzlicher Ausbauprojekte am Bahnhof Genf. Weiter erläuterte der Bundesrat die Folgen des Verzichts der SBB auf die Doppelstockzüge mit Wankkompensation (WAKO) im Fernverkehr. Die Nachteile der neuen Technologie, wie beispielsweise ein höherer Unterhaltsbedarf oder weniger Fahrkomfort, überwiegen laut der SBB die Vorteile des schnelleren Fahrens in Kurven. Die entsprechenden Infrastrukturarbeiten für den Einsatz der neuen Technologie seien angehalten worden. Der Bundesrat wollte aber weiterhin an den angestrebten Fahrzeiten auf der Strecke Lausanne-Bern und auch auf der Strecke Winterthur-St. Gallen festhalten und stellte entsprechende Ersatzmassnahmen für die Botschaft 2026 in Aussicht. Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Ausbauschritts 2025 zudem die Abschreibung eines Postulats der KVF-SR zum Ausbau der internationalen Verbindung Zürich-München; eine entsprechende Studie sei vorgelegt worden.

Zum **Ausbauschritt 2035** schlug der Bundesrat drei Anpassungen vor. Erstens sollte der Lötschberg-Basistunnel nicht wie geplant einen Teilausbau, sondern einen Vollausbau erhalten. Bei der Erfüllung eines Postulats Bregy (mitte, VS), das den Bundesrat zur Prüfung eines Totalausbaus angehalten hatte, war der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass der Vollausbau die vorteilhaftere Lösung sei. Mit dem Totalausbau des Tunnels könne eine ansonsten nötige, achtmonatige Totsperrung des Tunnels und ein möglicherweise ungünstiger Konflikt mit der Räumung des Munitionslagers Mitholz vermieden werden. Zweitens gleiste der Bundesrat mit seiner Vorlage die Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels auf. Eine Kommissionsmotion der KVF-SR hatte die Aufnahme des Projekts in den ordentlichen Ausbauschritt gefordert. Gekoppelt mit dem Ersatz einer Hochspannungsleitung über den Grimsel – welche ebenfalls in eine Tunnelröhre verlegt wird –, sollte dadurch eine zusätzliche Tunnelröhre für eine einspurige Bahnverbindung realisiert werden. Um eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke Lausanne-Genf zu erreichen, war bisher der Bau eines dritten Gleises zwischen Allaman und Morges geplant gewesen. Der Bundesrat schlug dem Parlament dazu drittens vor, anstelle des weiteren Gleises einen Tunnel auf der Strecke Morges-Perroy in den Ausbauschritt aufzunehmen. Eine prospektive Studie zur Entwicklung der Bahnstrecke Lausanne-Genf habe ergeben, dass langfristig vier Gleise auf der Strecke Lausanne-Genf notwendig sein werden. Für diese Vision sei die Tunnelösung besser geeignet als das dritte Gleis. Der Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 wurde ebenfalls angepasst. Neben dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels, dem multifunktionalen Grimseltunnel und dem Tunnel Morges-Perroy entstünden auch in den Projekten Zimmerberg-Basistunnel II, dem Vierspurausbau Zürich-Winterthur (Brüttenertunnel) sowie beim Bahnhof Stadelhofen und beim Bahnhof Olten Mehrkosten. Zwar konnte laut Bundesrat der Grossteil der Mehrkosten innerhalb des Programms kompensiert werden, aber dennoch sei eine Erhöhung des Verpflichtungskredits um insgesamt CHF 2.855 Mrd. notwendig. Der in der Botschaft beantragte Gesamtkredit beträgt damit neu CHF 15.745 Mrd.

Bezüglich der **Perspektive Bahn 2050** gab der Bundesrat eine erste Stossrichtung vor. Diese neue Langfriststrategie sollte die bisherige «Langfristperspektive Bahn» ablösen. Für die neue Strategie wurden zur effizienteren Weiterentwicklung des Schienenverkehrs Ziele in den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Energie sowie was die Multimodalität, technologische Entwicklungen und das Angebot im Personen- und im Güterverkehr betrifft, formuliert. Im Personenverkehr etwa sollte der Fokus in Zukunft auf den kurzen und mittleren Distanzen liegen, da der Bundesrat in diesem Bereich das grösste Verlagerungspotenzial ausgemacht hatte. Die langen Distanzen sollten in den Bereichen gefördert werden, in welchen «die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig, aber stärkenorientiert einsetzbar» sei. Im Schienengüterverkehr sollte das Augenmerk auf Umschlagplattformen und City-Logistik-Anlagen liegen. Generell sprach sich der Bundesrat dafür aus, in erster Linie die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu verbessern, anstatt neue Ausbauprojekte umzusetzen. Die Strategie werde jedoch noch räumlich konkretisiert und dem Parlament im Rahmen der Botschaft nur zur Kenntnisnahme vorgelegt. Der Bundesrat sah mit diesem ersten Entwurf der neuen Strategie Bahn 2050 das Anliegen eines Postulats der KVF-SR erfüllt, da mit der neuen Langfristperspektive nun ein «Masterplan» für die Entwicklung und die zukünftige Schwerpunktsetzung im Schienenverkehr vorliege.

In der **Vernehmlassung** zur Botschaft, die zwischen Juni und Oktober 2022 durchgeführt worden war, waren 177 Stellungnahmen eingegangen. Die beantragten **Änderungen am Ausbauschritt 2035** wurden gemäss dem bundesrätlichen Ergebnisbericht von einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt. Unter den positiven Stimmen fanden sich 16 Kantone, die Grünen, die SP, die GLP, economiesuisse, der SGV, InclusionHandicap, der TCS, der VCS sowie auch die SBB und verschiedene regionale Bahnunternehmen. Die SVP und die restlichen Kantone – vorwiegend aus der Ostschweiz – lehnten die Anpassungen am Ausbauschritt 2035 sowie am zugehörigen Verpflichtungskredit grundsätzlich ab. Die SVP sprach sich insbesondere gegen die Erhöhung des Kreditrahmens aus; die Mittel sollten «innerhalb des verfügbaren Budgets umverteilt werden». Die Ostschweizer Kantone kritisierten, dass ihrer Region gesamthaft deutlich weniger Mittel zugesprochen würden als einzelnen Ausbauprojekten in anderen Regionen. Die FDP bezog zu den Anpassungen am Ausbauschritt 2035 keine Stellung.

Die **Änderungen am Ausbauschritt 2025** wurden laut dem Bundesrat ebenfalls von mehr als der Hälfte der Vernehmlassungsteilnehmenden unterstützt, darunter auch 18 Kantone. Einige gewichtige Akteure wie die Grünen, die SP, die SVP, der VCS und acht Kantone lehnten den Ausbauschritt 2025 teilweise bzw. als Ganzes ab. SP und Grüne forderten etwa die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln, da damit der Ausbau der S-Bahn Rheinfelden vorläufig nicht umgesetzt werde. Die ablehnenden Kantone forderten die Aufnahme oder Anpassung von Projekten, welche für ihr Kantonsgebiet zentrale Zugverbindungen betrafen. Die SVP begründete ihre Ablehnung der Anpassungen am Ausbauschritt 2025 nicht weiter. Mitte und FDP verzichteten grundsätzlich auf eine Stellungnahme zum Ausbauschritt 2025 und zum entsprechenden Verpflichtungskredit.

Die Senkung des Gesamtkredits für die ZEB wurde in der Vernehmlassung gespalten aufgenommen. GLP und Mitte sowie die Hälfte der Kantone unterstützten die Kreditanpassung, Grüne, SP, SVP und die andere Hälfte der Kantone lehnten sie hingegen ab. Zehn Kantone, die Grünen und die SP forderten hier, dass die beschlossenen Massnahmen durch die Reduktion des Kredits nicht gefährdet werden dürfen. Die SVP verlangte auf der anderen Seite, dass der Kreditüberschuss vollumfänglich dem Schuldenabbau des Staatshaushalts zugute komme.

Die **Strategie Bahn 2050** wurde zwar mehrheitlich gutgeheissen, aber etwa der Fokus der Strategie auf die «Verkehrsverlagerung» von FDP, SVP, economiesuisse, SGV und TCS abgelehnt. Die Vision und die Zielsetzungen der Strategie fanden hingegen überwiegend Unterstützung. Nur einzelne Vernehmlassungsteilnehmende wie die SVP, CargoSuisse, der SSV oder der SGV sprachen sich dagegen aus. Sie kritisierten beispielsweise einen mangelnden Einbezug der Wirtschaftlichkeit. Der Fokus der Strategie auf die kurzen und mittleren Distanzen fand mehrheitlich Zuspruch. Kritik daran äusserten jedoch die Mitte, die SP und einige Kantone, die forderten, dass auch die langen Distanzen mehr in die Strategie einbezogen werden sollen. Neben der Förderung des nationalen Fernverkehrs sollte dadurch die Anbindung an den internationalen Fernverkehr ausgebaut werden sowie die Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs mit dem Flugverkehr erhöht werden.

Der Bundesrat beschloss aufgrund der Vernehmlassungsantworten, im Grundsatz an seiner Botschaft festzuhalten. Nicht äussern konnten sich die Vernehmlassungsteilnehmenden zum Tunnel zwischen Morges und Perroy sowie zum multifunktionalen Grimseltunnel. Studien zur Machbarkeit und Planung der beiden Projekte waren zum Zeitpunkt der Vernehmlassung noch nicht abgeschlossen gewesen. Aufgrund der Resultate der in der Zwischenzeit abgeschlossenen Vorstudien sowie etlicher Stimmen, die in der Vernehmlassung die Aufnahme des Grimseltunnels gefordert hatten, wurden die beiden Projekte nach der Vernehmlassung dem bundesrätlichen Entwurf angefügt. Weiter gab der Bundesrat Studien für die Kompensation des Wegfalls der WAKO-Technologie in Auftrag. GLP, Grüne, SP, 14 Kantone sowie unter auch die SBB hatten in der Vernehmlassung gefordert, dass kompensierende Massnahmen zum Einhalten des angestrebten Angebotsziel bezüglich Fahrplan und Fahrzeiten ergriffen werden.

Verschiedene **Medien** zeigten sich in ihrer Berichterstattung erstaunt bis erfreut über die Bahn-Ausbaupläne von Bundesrat Albert Rösti. Der «roi du pétrole» und «Autolobbyist» habe sich nun doch als «Bahnfan» gezeigt, befanden die Aargauer Zeitung und 24heures. Besonders erfreute Stimmen fanden sich in den Westschweizer Medien, welche die Aufnahme des Tunnels Morges-Perroy und die zusätzlichen Mittel für den Ausbau des Bahnhofs Genf begrüßten. Die Tribune de Genève und 24heures sprachen vom «Jackpot» für die Genferseeregion. Kritische Stimmen wurden aus dem Tessin laut. Der Corriere del Ticino schätzte die Strategie des Bundesrat als inakzeptabel ein. Das Projekt AlpTransit werde in der Strategie Bahn 2050 unzureichend

aufgenommen, obwohl das Parlament sich zuvor für die Förderung des «Verkehrskreuzes Schweiz» ausgesprochen habe. Auch umwelt- und sicherheitstechnische Anliegen sowie der Wunsch des Kantons Tessin, die Strecke Mailand-Chiasso weiter auszubauen, seien nicht in die bundesrätliche Botschaft aufgenommen worden.<sup>2</sup>

## Politique sociale

### Groupes sociaux

#### Politique d'asile

Auf Antrag des Bundesrates oder eines Viertels der Mitglieder des Nationalrats – sowie seit 2000 auch auf Antrag eines Viertels der Mitglieder des Ständerats – werden beide eidgenössischen Räte zu einer **ausserordentlichen Session einberufen**. Seit 2000 verlangten die Mitglieder des Nationalrats insgesamt beinahe 40 Mal eine ausserordentliche Session, jedoch nur einmal ein Viertel der Ständeratsmitglieder und zwar im Frühling 2020 zur Bewältigung der Covid-19-Krise. Das Einberufungsrecht von fünf Kantonen war bis zu seiner Abschaffung im Jahr 1999 nie benutzt worden. Seit einer Revision des Parlamentsgesetzes (Pa.lv. 10.440) können ausserordentliche Sessions, sofern sie zu Vorstössen und nicht zu Erlassentwürfen, Wahlen oder Erklärungen des Bundesrates oder der Räte verlangt werden, nur beantragt werden, wenn in beiden Parlamentskammern gleichlautende Motionen hängig sind. Damit sollte gewährleistet werden, dass sich – wie es die Verfassung verlangt – beide Räte zur ausserordentlichen Session versammeln. In der Vergangenheit war es vereinzelt vorgekommen, dass der Ständerat zur ausserordentlichen Session zusammenfand, jedoch in diesem Rahmen gar keine Beschlüsse zu fassen hatte. Durch diese neue Regelung liegt die Traktandierung der ausserordentlichen Sessions zumindest teilweise bei der Ratsminderheit, die diese beantragt: Neben den von den Antragsstellenden ausgewiesenen, in beiden Räten hängigen Beratungsgegenständen können die Büros der beiden Räte die ausserordentliche Session um weitere Beratungsgegenstände erweitern.

Im Jahr 2023 fanden in den eidgenössischen Räten insgesamt sechs ausserordentliche Sessions statt. Damit schliesst das Jahr 2023 zu den Spitzenreitern auf; im Wahljahr 2011 sowie im Vorjahr 2022 gab es ebenso viele ausserordentliche Sessions. Neben der dreitägigen ausserordentlichen Session zur CS im April 2023 wurden fünf weitere ausserordentliche Sessions einberufen, die jedoch – was dem Regelfall entspricht – an eine ordentliche Session angehängt werden konnten. Neben einer ausserordentlichen Session zur Gleichstellung am Tag des feministischen Streiks vom 14. Juni sowie einer ausserordentlichen Session zum Thema «Wohnen und Mieten» angehängt an die Herbstsession 2023 führten National- und Ständerat auf Verlangen der SVP im Jahr **2023 drei ausserordentliche Sessions zum Thema Asyl** durch. Dies stellt einen alleinigen Rekord dar; bisher war es erst im Jahr 2015 beim Höchstwert an Asylgesuchen seit 1999 zu mehr als einer ausserordentlichen Session zu diesem Thema im gleichen Jahr gekommen.

Die während den drei ausserordentlichen Sessions zum Thema Asyl behandelten Vorstösse aus der Feder der SVP waren kaum von Erfolg gekrönt. In der **ausserordentlichen Session «Migration» im Anschluss an die Sommersession 2023** waren insgesamt fünf gleichlautende Motionen der SVP-Fraktion oder von deren Mitgliedern in beiden Räten traktandiert. Von diesen fünf Vorstössen wurden drei von beiden Räten abgelehnt (Mo. 22.4397 und Mo. 23.3086; Mo. 23.3074 und Mo. 23.3085; Mo. 23.3200 und Mo. 23.3211). Zwar vermochten die zwei verbleibenden Forderungen der SVP zur Aussetzung des Resettlement-Programms 2024/25 (Mo. 23.3096) und zur Erhöhung der Rückführungen und Ausweisungen (Mo. 23.3082) jeweils eine bürgerliche Mehrheit im Ständerat zu überzeugen, nicht so jedoch im Nationalrat, der die Forderungen ablehnte (Mo. 23.3072; Mo. 23.3073). Darüber hinaus behandelte der Nationalrat im Rahmen dieser ausserordentlichen Session drei weitere Vorstösse von Mitgliedern anderer Parteien, die allesamt angenommen wurden, darunter eine Motion Romano (mitte, TI; Mo. 22.4186) für ein Rückübernahmeabkommen mit Österreich, ein Postulat Marti (sp, BL; Po. 23.3203) zur Evaluation der privaten Unterbringung von Flüchtlingen oder vorläufig Aufgenommenen sowie ein Postulat Bellaiche (glp, ZH; Po. 23.3042) zum Aufzeigen von Chancen und Herausforderungen einer 10-Millionen-Schweiz.

AUTRE  
DATE: 22.12.2023  
MARLÈNE GERBER



In der im Anschluss an die Herbstsession 2023 stattfindenden **ausserordentlichen Session «Zuwanderung und Asyl»** lagen dem Ständerat zwei Motionen von Marco Chiesa (svp, TI) vor, während im Nationalrat zwei gleichlautende Vorstösse der SVP-Fraktion respektive von Gregor Rutz (svp, ZH) traktandiert waren. Weder die Forderung mit dem Titel «Keine 10-Millionen-Schweiz!» (Mo. 23.3777 und Mo. 23.3832) – ebenso lautet der Titel einer von der SVP aktuell lancierten Volksinitiative – noch die Forderung nach der Durchführung von Asylverfahren ausserhalb der Schweiz (Mo. 23.3851 und Mo. 23.3950) fanden in den Räten breitere Zustimmung über die Fraktionsgrenzen hinaus. Erfolgreich waren im September 2023 die beiden anderen, in der ausserordentlichen Session des Nationalrats traktandierten Geschäfte: eine Motion der FDP-Fraktion zur Verringerung der irregulären Sekundärmigration (Mo. 23.3533) sowie ein Postulat Pfister (mitte, ZG; Po. 23.3859) zur Auslotung der Chancen, die eine Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems für die Schweiz brächte. Vier weitere Vorstösse von Mitte-Links, insbesondere zur Erhöhung der humanitären Hilfe an die Ukraine – drei davon gleichlautend – waren vom Büro-NR ursprünglich ebenfalls für die ausserordentliche Session im Nationalrat traktandiert gewesen, wurden aufgrund eines erfolgreichen Ordnungsantrags Bregy (mitte, VS) jedoch zunächst an die zuständige Kommission zur Vorberatung zugewiesen (Mo. 23.3422; Mo. 23.3423; Mo. 23.3425; Mo. 23.3255).

Die in der Wintersession 2023 von Mitgliedern der SVP-Fraktion einberufene ausserordentliche Session war gegen eine im Sommer vom SEM beschlossene Praxisänderung gerichtet, gemäss welcher **weiblichen afghanischen Asylsuchenden** grundsätzlich die Flüchtlingseigenschaft zuzuerkennen ist. Im Rahmen dieser ausserordentlichen Session behandelten beide Räte insgesamt je eine Motion, die diese Praxis rückgängig machen wollte: der Nationalrat die Motion Rutz (svp, ZH; Mo. 23.4241) und der Ständerat die gleichlautende Motion Bauer (fdp, NE; Mo. 23.4247), die nach den eidgenössischen Wahlen von Damian Müller (fdp, LU) übernommen worden war. Einen Beschluss fassten die Räte im Rahmen der ausserordentlichen Session indes nicht; zwecks vertiefter Abklärungen und der Erstellung einer grundlegenden Auslegeordnung stimmten die Räte aber je einem Ordnungsantrag auf Zuweisung an die Kommission zu.

Der nach den eidgenössischen Wahlen im Oktober 2023 neu zusammengesetzte Nationalrat beugte sich in der Wintersession über die beiden Motionen von SVP-Mitgliedern, die der Ständerat im Rahmen der ausserordentlichen Session im Juni befürwortet hatte. Während er die Motion zur Aussetzung des Resettlement-Programms 2024/2025 ablehnte, befürwortete er eine abgeänderte Version der Motion Salzmann (svp, BE) mit der **Forderung nach einer Rückführungsoffensive** (Mo. 23.3082), die nun zurück an den Ständerat geht. Der Nationalrat fasste diesen Beschluss auf Anraten einer breiten Kommissionsmehrheit, nachdem diese unter anderem die Kantone angehört hatte. Bereits definitiv überwiesen werden konnte die Motion Romano (Mo. 22.4186), die ein Rückübernahmeabkommen mit Österreich anstrebt: In der ersten Session der 52. Legislatur bekräftigte der Ständerat die im Rahmen der ausserordentlichen Session im Juni durch den Nationalrat ausgedrückte positive Haltung zum Anliegen. Damit gehört letzterer Vorstoss zu einer der wenigen der äusserst zahlreichen Motionen im Bereich Asyl, die 2023 Zustimmung in beiden Räten fanden – die meisten dieser Motionen scheiterten bereits im Erstrat.<sup>5</sup>

---

1) BBl, 2022 2694; TA, 17.10.22; Blick, NZZ, TA, 9.11.22; Republik, 10.11.22; So-Bli, 13.11.22

2) BBl, 2023 2061; Ergebnisbericht zur Vernehmlassung: 24H, AZ, CdT, Lib, TG, 17.8.23; SZ, 18.8.23

3) AB NR, 2023, S. 1337 ff.; AB NR, 2023, S. 1996 ff.; AB SR, 2023, S. 643 ff.; BBl, 2011 6793 ff.; Faktenblatt Sessionen der Parlamentsbibliothek vom 29.9.23