

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	19.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Trafic routier
Acteurs	Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) SR/CE
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2024

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena
Flückiger, Bernadette

Citations préféré

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Flückiger, Bernadette 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Trafic routier, 2021 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 19.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	1
Chemin de fer	4

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
VRV	Verkehrsregelnverordnung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ERRU	Europäisches Register der Strassentransportunternehmen

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ERRU	Système de registre européen des entreprises de transport routier

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Politique des transports

MOTION
DATE: 06.12.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Weiterführung der Verlagerungspolitik durch den Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke Wörth-Strasbourg** stand in der Wintersession 2022 auf dem Programm des **Ständerates**. Für die KVF-SR berichtete Thierry Burkart (fdp, AG), dass zur Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verkehrsverlagerung (Alpen-Initiative) eine Verbesserung der NEAT-Zufahrtsstrecken im Norden der Schweiz nötig sei. Mit der vorliegenden Motion solle der Bundesrat aufgefordert werden, auf eine Beseitigung des Nadelöhrs der südlichen deutschen Rheintalstrecke hinzuwirken. Bundesrätin Simonetta Sommaruga begrüsst seitens der Regierung das Anliegen der Motion. Sie wies jedoch gleichzeitig darauf hin, dass Frankreich und Deutschland dem Ausbau dieser Strecke nicht dieselbe Bedeutung beimessen würden wie die Schweiz. Es sei daher davon auszugehen, dass der Ausbau eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Schweiz bedinge. Danach nahm der Ständerat die Motion stillschweigend an.¹

Traffic routier

MOTION
DATE: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die pandemiebedingten Schwierigkeiten der privaten **Reisebusbranche** standen im Zentrum einer Motion der KVF-NR, welche in der Frühjahressession 2021 vom Ständerat behandelt wurde. Die vom Nationalrat gutgeheissene Motion verlangte vom Bundesrat, eine Vorlage zu erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste in dieser Branche zu verhindern.

Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte für die Mehrheit der KVF-SR, dass die Kommission grosses Verständnis für das Anliegen habe. Das Parlament habe aber mittlerweile – die Motion wurde bereits im Sommer 2020 eingereicht – mit den Härtefallmassnahmen und der Covid-Gesetzgebung die Voraussetzungen geschaffen, um die betroffenen Branchen zu unterstützen.

Thierry Burkart (fdp, AG), seines Zeichens Zentralpräsident des ASTAG, erläuterte die Lage aus Sicht der Carunternehmungen. Die Branche stehe quasi am Abgrund. Die Gelder aus der Härtefallregelung kämen zu langsam und reichten nicht aus. Ausserdem seien sie von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Er sehe mit der Anpassung des Covid-19-Gesetzes in der Frühlingssession 2021 jedoch Licht am Horizont. Er sei guten Mutes, dass mit den darin enthaltenen Regulierung Abhilfe geschaffen werde, weshalb er seinen Minderheitsantrag auf Annahme der Motion zurückziehe. Anschliessend lehnte der Nationalrat die Motion stillschweigend ab.²

MOTION
DATE: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat solle für **gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr** sorgen, forderte Ständerat Wicki (fdp, NW) in einer im Dezember 2020 eingereichten Motion. Bislang müssten Lieferwagen, im Gegensatz zu Lastwagen, ihre Wegekosten und ihre externen Kosten nur teilweise übernehmen. Wicki schlug daher vor, eine Pauschalabgabe oder eine leistungsabhängige Abgabe (beispielsweise die LSVA) für Lieferwagen einzuführen. Lieferwagen, die Material und/oder Ausrüstung zur Berufsausübung transportieren, sollen jedoch von dieser Abgabe befreit werden. Zudem sollen die derzeit geltenden Abgaben für Lastwagen nicht erhöht werden.

Der Bundesrat zeigte sich bereit, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, um Lieferwagen, die für den gewerbmässigen Gütertransport verwendet werden, in die LSVA zu integrieren. Er werde diese Arbeiten mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Umsetzung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene koordinieren. Er beantragte daher die Annahme der Motion.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahressession 2021 mit dem Vorstoss. Thierry Burkart (fdp, AG), in seiner Funktion als Zentralpräsident des ASTAG, betonte, wie wichtig es sei, an der derzeitigen Ausgestaltung der LSVA für Lastwagen festzuhalten. Eine Erhöhung der Tarife für Lastwagen oder etwa die Berücksichtigung des CO₂-Ausstosses bei der Tarifberechnung kämen für ihn nicht in Frage. Verkehrsministerin Sommaruga beschwichigte, dass sowohl die Umsetzung dieser Motion als auch die Weiterentwicklung der LSVA in enger Absprache mit der Branche erfolgen würden. Die kleine Kammer stimmte der Motion in der Folge stillschweigend zu.³

MOTIONDATE: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstützte die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgeleitet ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.⁴

MOTIONDATE: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat revidierte im Jahr 2020 die VRV in Umsetzung der Motion Burkart (fdp, AG) betreffend das **Recht vorbeifahren auf Autobahnen**. Ab dem 1.1.2021 ist dieses nun bei Kolonnenverkehr gestattet. Der Bundesrat beantragte daher die **Abschreibung** der Motion. Diesem Ansinnen stimmten die beiden Parlamentskammern in der Sommersession 2021 zu.⁵

ACTE ADMINISTRATIFDATE: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate im Jahr 2020 die **Abschreibung der Motion Burkart (fdp, AG) betreffend die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger**. Die Regierung hatte die VRV auf den 1.1.2021 in Umsetzung der Motion entsprechend angepasst. Die beiden Räte stimmten der Abschreibung in der Sommersession 2021 diskussionslos zu.⁶

ÉTUDES / STATISTIQUESDATE: 25.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ASTRA veröffentlichte im Sommer 2021 Zahlen zum Verkehrsaufkommen im von der **Corona-Pandemie** geprägten Jahr **2020**. Aufgrund der von den Behörden angeordneten Massnahmen (beispielsweise Homeoffice, Schliessung von Freizeitangeboten) gab es auf den Nationalstrassen deutlich **weniger Verkehr und weniger Stau** zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 18 Prozent ab; die Stautunden nahmen sogar um rund ein Drittel ab. Inzwischen haben der Verkehr und die Stautunden jedoch wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Um den Verkehr wieder flüssiger zu gestalten, plant das ASTRA die Umsetzung verschiedener Massnahmen. So werde beispielsweise das Verkehrsmanagement bei den Ein- und Ausfahrten der Nationalstrassen mit einer Regelung der Geschwindigkeit und einer so genannten Rampendosierung – der Steuerung des Verkehrsflusses durch ein Ampelsystem – verbessert. Zudem solle auch die Schnittstellenproblematik (insbesondere die Staugefahr) zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz entschärft werden, wie der Bundesrat bereits im Bericht in Erfüllung eines Postulates Burkart (fdp, AG) angekündigt hatte.⁷

POSTULATDATE: 10.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ARE präsentierte im Dezember 2021 die **Gesamtsicht zum Langsamverkehr** in Erfüllung der Postulate Burkart (fdp, AG; Po. 18.4291) und Candinas (mitte, GR; Po. 15.4038). In diesem Bericht wurde analysiert, wie eine optimale Nutzung der Verkehrsflächen sichergestellt und wie das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden des Langsamverkehrs (bspw. Fussgänger, Velo- und E-Bikefahrende) verbessert werden kann. Der Bundesrat kam im Bericht zum Schluss, dass er sich bei den weiteren Arbeiten auf dem Gebiet des Langsamverkehrs an den

Zielen der Nachhaltigkeit und der Verkehrssicherheit orientieren wolle. Zudem beabsichtigte er, einfachere und nachvollziehbare Regelungen für die Nutzung der Verkehrsflächen zu schaffen. Demnach soll das Trottoir Personen, die zu Fuss unterwegs sind, sowie kleineren Fahrzeugen, die ohne elektrischen Antrieb ausgestattet sind, vorbehalten bleiben. Veloverkehrsflächen hingegen sollen für Fahrräder, E-Bikes sowie rein elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge zugelassen sein, wobei schnelle E-Bikes neu auch auf der Strasse verkehren dürfen. Zudem sollte die Verwendung von grösseren Elektrofahrzeugen (bis zu einem maximalen Gewicht von 450kg) erleichtert werden: Diese Fahrzeuge sollen neu auch auf den Veloverkehrsflächen unterwegs sein dürfen, wenn sie nicht schneller als 25km/h fahren. Ergänzend wurde das UVEK damit beauftragt, eine entsprechende Revision des Strassenverkehrsrechts zu erarbeiten.⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionsprecher Thierry Burkart (fpd, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheintzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafrahmen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.⁹

MOTION
DATE: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Der **Ständerat** nahm sich in der Wintersession 2023 einer Motion von Erich Hess (svp, BE) an, welche forderte, die **Autobahn A1** auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf auf **mindestens sechs Spuren auszubauen**.

Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) erklärte, weshalb die KVF-SR dem Rat mit 10 zu 3 Stimmen beantrage, die Motion anzunehmen: Das Stauaufkommen auf den Streckenabschnitten Bern-Zürich und Lausanne-Genf sei massiv, was sich negativ auf das Klima, die Lärmbelastung und den Ausweichverkehr in die angrenzenden Gemeinden auswirke. Der Kommission sei zwar von Bundesrat und Verwaltung mitgeteilt worden, dass mit der Annahme der Motion «keine bereits geplanten oder beschlossenen Projekte ausgelöst würden», die Ablehnung der Motion würde jedoch in den Augen der Kommissionmehrheit bedeuten, dass das Parlament nicht hinter den beschlossenen Ausbausritten stehe.

Eine Minderheit der KVF-SR – im Rat vertreten durch Mathias Zopfi (gp, GL) – forderte, die Motion abzulehnen. Ein Ausbau der A1 würde schlussendlich zu mehr Verkehr führen, massive CO2-Emissionen generieren und einen enormen Platzverbrauch bedeuten. Andere Massnahmen wie eine Temporeduktion seien effizienter für die Staubekämpfung und die Motion sei generell obsolet, da die Strecke auch bei Ablehnung der Motion ausgebaut werde.

Der Berner Ständerat Werner Salzmann (svp) setzte sich für die Annahme der Motion ein, sprach sich aber auch für die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Bedenken beim Autobahnausbau aus. Bundesrat Albert Rösti versprach daraufhin, die Anliegen Salzmanns aufzunehmen.

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 19.12.2023
LENA BALTISSER

Rösti beantragte der kleinen Kammer zudem, die Motion anzunehmen. Ein Ausbau der A1 sei nötig, da Lärm und Ausweichverkehr trotz anderer, bereits ergriffener Massnahmen sehr gross seien. Die Mobilität müsse für die Zukunft gesichert werden, auch wenn der Ausbau der A1 im Rahmen des Ausbauprogramms Step unabhängig von der Motion beschlossen worden sei. Die Ablehnung der Motion würde ein falsches Signal senden, fand auch der Bundesrat.

Der Ständerat sprach sich schliesslich mit 31 zu 12 Stimmen ohne Enthaltung für die Annahme der Motion aus, womit sie definitiv zur Umsetzung **an den Bundesrat überwiesen** wurde.¹⁰

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

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

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

Die Vorlage passierte die **Gesamtabstimmung** einstimmig, womit sie mit zwei Differenzen zurück an den Nationalrat ging. Der Ständerat genehmigte zudem wie bereits der Nationalrat die Abschreibung einer Motion Storni (sp, TI; Mo. 21.4580).¹¹

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.06.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Ständerat** mit der **Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und dem entsprechenden Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse (Rola)**. Stillschweigend trat er auf die Änderung des Bundesgesetzes ein. Im Gegensatz zum unbegleiteten Verkehr (UVK), wo die Fracht ohne den eigentlichen Lastwagen auf die Schiene verladen wird, wird bei der Rola im sogenannten begleiteten Verkehr der ganze LKW inklusive der Chauffeurinnen und Chauffeurs auf der Schiene transportiert. Dabei waren sich die Ständerätinnen und Ständeräte einig, dass die Rola eine immer kleinere Rolle in der Verlagerungspolitik spielen wird, weil immer mehr Transportunternehmen auf die effizientere Variante der direkt verladbaren Container umgestiegen seien. Uneinig waren sie sich hingegen bei der Frage, bis wann die Rola noch weiterhin vom Bund subventioniert werden soll. Entgegen dem knappen Mehrheitsantrag seiner vorberatenden KVF-SR folgte der Ständerat nicht dem Bundesrat, sondern dem Nationalrat und verlängerte den Betrieb der Rola statt bis Ende 2026 bis Ende 2028. Der entsprechende Antrag der

Kommissionsminderheit Engler (mitte, GR) fand mit 25 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor allem bei Mitte-Links Gehör. Auch wenn die Rola etwas aus der Zeit gefallen scheine, sei sie für die Entlastung der Transitachsen vom Schwerverkehr zentral, erklärte etwa die Urner Ständerätin Heidi Z'Graggen (mitte, UR), welche für eine Verlängerung bis 2028 plädierte. Stefan Engler fügte an, dass die Rola nicht vom Markt verschwinden dürfe, ehe Kapazitätsengpässe und Ausbauarbeiten in Terminals für den UVK im nahen Ausland sowie die Umstellung der Fuhrparks auf beladbare Container grösstenteils abgeschlossen seien. Andernfalls drohe eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was dem Verlagerungsziel in der Verfassung zuwiderlaufe. Kommissionssprecher Thierry Burkart (fdp, AG) versuchte vergeblich, eine Mehrheit des Rates davon zu überzeugen, dass eine Verlängerung bis Ende 2026 sinnvoller sei, da die Rola – aufgrund der hohen Taralast und der fehlenden Auslastung – ineffizient sei und immer mehr Speditionsunternehmen den effizienteren UVK wählen würden. Eine Minderheit Salzmann (svp, BE), welche gar für eine Einstellung des Betriebs per Ende 2023 plädiert hatte und nicht auf den Zahlungsrahmen hatte eintreten wollen, blieb chancenlos. Den Zahlungsrahmen von CHF 106 Mio. für den Betrieb bis Ende 2028 winkte der Ständerat in der Folge deutlich durch. In der Gesamtabstimmung gab der Ständerat dem Verlagerungspaket mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung ebenfalls klar grünes Licht. Widerstand kam einzig aus den Reihen der SVP.

Die **Schlussabstimmungen** passierte das Rola-Geschäft in derselben Session im Nationalrat mit 139 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen, im Ständerat mit 39 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung. Widerstand kam in beiden Räten wiederum aus der SVP-Fraktion und im Nationalrat zusätzlich von zwei Stimmen aus der FDP.Liberale-Fraktion.¹²

1) AB SR, 2022, S. 1189 f.

2) AB SR, 2021, S. 155 ff.

3) AB SR, 2021, S. 275 f.

4) AB SR, 2021, S. 391 ff.

5) BBI, 2021 747

6) BBI, 2021 747

7) Medienmitteilung ASTRA vom 25.6.21

8) Bericht ARE vom 10.12.21; Medienmitteilung ARE vom 10.12.21

9) AB SR, 2022, S. 1058 ff.

10) AB SR, 2023, S. 1236 ff.

11) AB SR, 2023, S. 1214 ff.; Medienmitteilung KVF-SR vom 22.11.23

12) AB NR, 2023, S. 1463; AB SR, 2023, S. 398 ff.; AB SR, 2023, S. 684; Medienmitteilung KVF-SR vom 4.4.23; CdT, 2.6.23