



14.3037

**Postulat FDP-Liberale Fraktion.
Realisierbares Verlagerungsziel
festlegen****Postulat groupe libéral-radical.
Fixer un objectif
de transfert réalisable**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.06.14

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 02.03.16

Fluri Kurt (RL, SO): Leider können wir dieses Postulat nicht zurückziehen, weil sich die Angelegenheit bekanntlich nicht erledigt hat. Vorweg zur Beruhigung: Das Postulat hat nichts zu tun mit der Abstimmung vom vergangenen Sonntag wegen der zweiten Gotthardröhre; es stammt aus dem Jahre 2014.

Wir verlangen, dass der Bundesrat prüft und Bericht erstattet, ob und wie das Verlagerungsziel gemäss dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz im Sinne der Ausführungen seines Verlagerungsberichtes vom November 2013 ersetzt werden könnte. Der Bundesrat hat sich damit einverstanden erklärt. Inzwischen haben wir in der KVF-NR bereits den Verlagerungsbericht 2015 zur Kenntnis genommen. Insofern hat sich an der Ausgangslage nichts verändert. Wir haben zwar mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass sich inzwischen der Alpentransit beim Schwerverkehr von rund 1,4 Millionen auf 1 Million Fahrten pro Jahr reduziert hat. Das Erreichen des Ziels von Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes aber, bis 2018, also zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, eine Reduktion auf 650 000 Fahrten zu erreichen, ist aus unserer Sicht und aus Sicht des Bundesrates nach wie vor illusorisch.

An sich haben wir nichts gegen das Verlagerungsziel einzuwenden. Wir haben aber etwas einzuwenden dagegen, dass man in einem Gesetz Illusionen weckt und unerreichbare Ziele festschreibt. Das kann man meinetwegen in einem Parteiprogramm tun, aber nicht in einem Gesetz.

Der Bundesrat hat in seinem neuesten Verlagerungsbericht, dem Verlagerungsbericht 2015, selbst wieder darauf hingewiesen, dass die Zielsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes nur erreicht werden könnte, wenn Massnahmen eingeführt würden, die mit Bestimmungen der Verfassung – unserer Verfassung – oder mit geltenden internationalen Abkommen, nämlich insbesondere mit dem Landverkehrsabkommen, in einem Spannungsfeld stünden. Der Bundesrat hat bereits zweimal auf diese Situation und auf den daraus entstehenden Diskussionsbedarf hingewiesen. Er wiederholt auf Seite 125 seine Feststellung aus dem Verlagerungsbericht 2013, dass aufgrund der aktuellen Messungen das Verlagerungsziel eben nicht erreicht werden könne. Er macht aber gleichzeitig auch darauf aufmerksam, dass die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe durch den Schwerverkehr bis 2020 in erster Linie als Folge der technischen Entwicklung deutlich abnehmen würden. Er stellt die Frage, ob die in der Verfassung verankerte Zielsetzung des Alpenschutzes neben dem Güterschwerverkehr auf weitere Bereiche und Faktoren mit negativen Umweltauswirkungen ausgeweitet werden solle.

Im Sinne einer Auslegeordnung unterbreitet der Bundesrat vier mögliche Optionen: Bei der ersten Option geht es darum, ob man weiterhin den Güterverkehr mit Einbezug der Lieferwagen als Schwerpunkt messen und als Kriterium nehmen will. Bei der zweiten Option geht es darum, ob man alle Verkehrsarten in diese Überprüfung der Verlagerung einbeziehen möchte. Bei der dritten Option geht es darum, ob man den Fokus auf alle Quellen und Formen der Umweltbelastung richten will, also offenbar auch auf Quellen ausserhalb des Verkehrs. Bei der vierten Option geht es

AB 2016 N 127 / BO 2016 N 127

schliesslich darum, ob man den Fokus nicht auf einen ganzheitlichen Alpenschutz richten sollte.

Wir finden diese Optionen richtig. Wir möchten gerne darüber diskutieren und nicht mehr weiterhin auf einem





fixen Ziel von 650 000 Fahrten bis 2018 beharren, das sich aus heutiger Sicht nicht erreichen lässt. Deswegen sind wir der Auffassung, dass unser Postulat nach wie vor aktuell ist und dass es heute angenommen werden sollte.

Rytz Regula (G, BE): Geschätzter Kollege Kurt Fluri, so einfach kann man es sich, denke ich, heute doch nicht machen. Alle, die für eine zweite Gotthardröhre gekämpft haben, stehen heute nämlich auf dem Prüfstand. In der Debatte rund um die zweite Gotthardröhre wurde von Ihrer Seite immer wieder betont, dass man an der Alpen-Initiative, an der Verlagerungspolitik festhalten wolle. Dieses Postulat setzt genau diese Ziele nun aufs Spiel. Ich möchte jetzt etwas ganz Konkretes wissen: Halten Sie, hält die FDP am gesetzlichen Ziel von 650 000 Lastwagen, das ein Kompromiss war zur Umsetzung der Alpen-Initiative, fest? Ja oder nein? Oder möchten Sie gerne, dass auch in Zukunft über eine Million Lastwagen durch diesen Tunnel fahren kann? Dann hätten Sie während der gesamten Kampagne falsche Nachrichten verbreitet, was ich höchst bedenklich fände.

Fluri Kurt (RL, SO): Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass es nicht sinnvoll ist, in einem Gesetz eine Jahreszahl und eine fixe Anzahl Fahrten festzulegen. Wenn es nun im Gesetz so festgelegt ist, dann ist es doppelt unsinnig, an einem Ziel festzuhalten, das unter den Rahmenbedingungen der Verfassung und des Landverkehrsabkommens offensichtlich und sicher auch aus Ihrer Sicht nicht erreichbar ist. Da können Sie lange den Kopf schütteln. Deswegen sind wir der Auffassung, dass man nicht einen nächsten und übernächsten Verlagerungsbericht abwarten sollte. Immer kommen wir zum selben Schluss: Das Ziel ist nicht erreichbar. Daher müssen wir es überprüfen. Wir sagen nicht, wir müssten das Ziel ganz aufgeben, die Zahl heraufsetzen oder die Jahreszahl ins Unendliche hinausschieben. Aber wenn schon, sollten wir ein Ziel festlegen, das realisierbar ist. Das heutige Ziel ist es nicht.

Grossen Jürg (GL, BE): Geschätzter Kollege Fluri, im Abstimmungskampf zur zweiten Gotthardröhre und auch danach wurde z. B. von Herrn Ständerat Lombardi gesagt, dass zwei Jahre nach Fertigstellung der Neat das Verlagerungsziel mit 650 000 Fahrten auch aus Sicht der Tessiner wünschbar und auch durchsetzbar sei. Jetzt ist es aber so, dass im Gesetz die Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels erwähnt wird und nicht jene der Neat. Der Ceneri-Basistunnel ist noch nicht fertig, der 4-Meter-Korridor ist auch noch nicht fertig, die Verladeterminale sind auch noch nicht gebaut. Teilen Sie nicht die Ansicht, dass es möglich wäre, wenn diese Komponenten erstellt wären, dieses Verlagerungsziel zu erreichen?

Fluri Kurt (RL, SO): Im Güterverkehrsverlagerungsgesetz, Artikel 3 Absatz 2, heisst es, dass dieses Ziel "spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden" soll. Mit anderen Worten: Es geht nicht um die Flachbahn Basel-Chiasso, sondern es geht um den Zeitpunkt "zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels". Diese erfolgt dieses Jahr. Deswegen läuft diese Frist ab diesem Jahr noch zwei Jahre.

Bäumle Martin (GL, ZH): Herr Fluri, sind Sie sich bewusst, dass in der Verfassung steht, dass die LKW von Grenze zu Grenze innert zehn Jahren nach Annahme des Artikels auf die Schiene zu verlagern, sprich die LKW-Fahrten auf der Strasse auf null zu reduzieren sind? Das Gesetz spricht aber von 650 000, und die zehn Jahre sind auch schon abgelaufen – und Sie wollen noch das aufweichen! Wie viel Verfassungsbruch ist die FDP hier noch zu begehen bereit?

Fluri Kurt (RL, SO): Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz hat offenbar seinerzeit – es stammt vom 19. Dezember 2008 – in der Bundesversammlung eine Mehrheit gefunden, als Umsetzung von Artikel 84 der Bundesverfassung. Wenn Sie damit nicht einverstanden sind, hätten Sie sich gegen diese Ausdeutung des Verfassungsauftrages wenden und ein anderes Ziel festlegen sollen. Heute steht dieses Ziel im Gesetz und ist offensichtlich nicht erreichbar.

Hadorn Philipp (S, SO): Geschätzter Kollege Kurt Fluri, ich habe in vielen Voten von Ihnen schon den Verweis auf die Rechtsstaatlichkeit, der in einem gewissen Sinn auch Ihr Gewissen darstellt, als sehr positiv erlebt. Bei der Umsetzung des Verfassungsartikels hat man sich in diesem Saal auf einen Gesetzesartikel geeinigt. Jetzt ist die Umsetzung offenbar bisher nicht vollzogen worden. Wäre es nicht naheliegend, jetzt Massnahmen zu fordern, mit welchen dieses Ziel erreicht werden könnte? Auf welcher Grundlage kommt man, wenn man ein gesetzliches Ziel nicht erreichen kann, plötzlich dazu, das Gesetz ändern zu wollen, statt vom Bundesrat zu fordern, dass er Massnahmen ergreift und aufzeigt, wie er dieses Ziel erreichen will?

Fluri Kurt (RL, SO): Darüber haben wir hier drin schon x-mal diskutiert, und immer sind wir zum Schluss



gekommen, dass es keine Massnahmen gibt, die verfassungsmässig sind oder die landverkehrsabkommen-tauglich sind und zur Erreichung dieses Ziels beitragen könnten. Sie kommen ja immer wieder mit der Al-penttransitbörse. Diese ist aber offensichtlich im Rahmen des Landverkehrsabkommens nicht tauglich. Das Schlimmste für einen Rechtsstaat ist es, wenn in einem Gesetz etwas steht, was offensichtlich nicht umge-setzt werden kann. Dann wird nämlich der Rechtsstaat unglaublich, und deswegen müssen wir dieses Ziel revidieren.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Eine Vorbemerkung: Ich will den Grenzwert von 650 000 Fahrten nicht aufwei-chen, und ich erlaube mir, Ihnen in den Mund zu legen, Herr Kollege Fluri, dass Sie das eigentlich auch nicht wollen. Aber Ihre Ausführungen waren etwas unklar.

Ist es richtig, dass Sie nur eine realitätsbezogene Einschätzung wünschen, was die Machbarkeit betrifft, dass Sie wissen wollen, mit welcher Anzahl Fahrten beispielsweise vier Jahre nach Fertigstellung der Neat zu rechnen ist? Ist das richtig? Wir haben Sie vielleicht auch falsch verstanden.

Fluri Kurt (RL, SO): Das Postulat unserer Fraktion verlangt vom Bundesrat, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob und wie das Verlagerungsziel gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes im Sinne der Aus-führungen seines Verlagerungsberichtes ersetzt werden könnte. Wir sprechen nicht davon, ob der Bundesrat das Ziel herab- oder hinaufsetzen wolle, sondern davon, wie er das Ziel erreichen kann. Das ist unsere Frage. Mit anderen Worten: Unser Postulat zweifelt das Ziel an sich nicht an. Aber wir sind der Auffassung, dass beides zusammen nicht erreichbar ist: entweder 650 000 Fahrten, aber nicht 2018, oder dann 2018, aber nicht 650 000 Fahrten. Das ist das Thema.

Carobbio Guscetti Marina (S, TI): Mi permetto qualche parola in italiano – poi parlerò anche in tedesco.

Mi permetta di dirle, collega Fluri, che il collegamento con la votazione di domenica scorsa c'è. Ci siamo battuti per mostrare i rischi della costruzione di una seconda canna nella galleria del Gottardo. Abbiamo perso e accettiamo il voto popolare, ma ciò che non possiamo accettare oggi è che si metta in discussione l'obiettivo fissato nella legge di trasferire le merci su rotaia. Ecco perché mi oppongo al postulato del gruppo liberale-radical. Il suo autore chiede al Consiglio federale, come abbiamo sentito, di vedere in che modo sia possibile sostituire gli obiettivi concernenti il trasferimento del traffico merci e di fatto mette in discussione il nu-mero massimo di camion all'anno in transito verso le Alpi di 650 000. Durante la campagna per il raddoppio del

AB 2016 N 128 / BO 2016 N 128

Gottardo, i favorevoli e tra essi anche la consigliera federale Leuthard hanno promesso ai cittadini e alle citta-dine di questo Paese di non mettere a rischio la politica di trasferimento delle merci su rotaia. La possibilità concreta di attuare il trasferimento delle merci su rotaia non è mai stata grande come oggi: il tunnel di base ci permetterà di raggiungere l'obiettivo di un numero massimo di 650 000 camion all'anno in transito attraverso le Alpi.

Respingendo il postulato, dimostrate di mantenere le promesse fatte durante la campagna di votazione sul raddoppio del Gottardo. Il Ticino ha detto di sì al raddoppio, ma il Mendrisiotto, congestionato dal traffico e soffocato dall'inquinamento dell'aria, ha detto di no. Accettare il postulato vuol dire essere non solo in contraddizione con le promesse che avete fatto durante la campagna per la seconda canna al Gottardo ma è anche un brutto segnale nei confronti di questa parte della popolazione e di quel 43 per cento di cittadini – non è una minoranza del tutto insignificante – che hanno detto di no.

Herr Kollege Fluri, Kolleginnen und Kollegen, es ist der falsche Zeitpunkt, um das Verlagerungsziel infrage zu stellen. Ein grosser Teil der Befürworter der zweiten Gotthardröhre hat sich im Abstimmungskampf für die bisherige Verlagerungspolitik ausgesprochen. Jetzt muss doch zuerst die Neat genutzt werden und sich beweisen, bevor wir irgendwie am Ziel herumschrauben. Schliesslich haben wir 24 Milliarden Franken in die Neat investiert.

Das bestehende Verlagerungsziel ist erreichbar. Seit dem Jahr 2000 hat die Zahl der Lastwagen, welche die Schweizer Alpen queren, um 25 Prozent abgenommen. Am letzten Sonntag hat zum Beispiel Ständerat Filippo Lombardi am Schweizer Fernsehen die Wette abgeschlossen, dass das Verlagerungsziel erreicht wird. Ich zitiere: "Ich bin dafür, dass wir die Zahl im Gesetz behalten und alles daransetzen, um das Ergebnis auch zu haben." Und Sie wollen es nun infrage stellen? Jemand hat schon vorhin daran erinnert, dass das bestehende Verlagerungsziel im Gesetz bereits ein Kompromiss sei, an dem wir festhalten sollten. Aber wenn Sie heute das Postulat unterstützen, stellen Sie das Verlagerungsziel von 650 000 Transitfahrten infrage.

Die Mehrheit der Stimmenden hat in den letzten Wochen den Zusicherungen von Frau Bundesrätin Leuthard, von Herrn Ständerat Lombardi, Herrn Nationalrat Giezendanner oder Herrn Nationalrat Regazzi geglaubt.



Heute entscheidet sich, ob man diesen Versprechen und hochgesteckten Zielen glauben kann oder ob all dies Augenwischerei war. Ich hätte einen Rückzug des Postulates empfohlen. Ich habe gehört, dass ein Rückzug nicht erfolgen wird. Aber mit einer Ablehnung des Postulates können Sie der Bevölkerung beweisen, dass diese Versprechen ernst gemeint waren.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Man sollte jetzt nicht wieder in ideologische Diskussionen verfallen. Der Bundesrat hat immer gesagt, dass die Verlagerungspolitik mit dem Gotthardtunnel nichts zu tun hat. Wir führen sie selbstverständlich weiter, das ist keine Frage, die Verlagerungspolitik ist völlig unbestritten. Was aber das Gesetz betrifft, machen wir seit vier Jahren darauf aufmerksam, dass das Ziel 2018 unmöglich erreicht wird. Wie Sie alle wissen, geht der Ceneritunnel frühestens 2020/21 auf. Die Neat ist also frühestens 2021 operativ. Wir wissen auch, dass es dann noch nicht alle Terminals in Italien gibt und dass bei der Rheintalbahn in Deutschland die gewünschte Kapazität auch nicht vorhanden sein wird.

Die Frage ist folgende: Wir können dieses Gesetz so behalten, wir wissen aber alle, dass es ab 2018 dann verletzt wird. Es gibt jetzt verschiedene Möglichkeiten: Verlängern wir die Frist? Oder sagen wir, dass es uns nicht stört? Sagen wir, dass wir mindestens weitere Massnahmen prüfen? Die LSVA, das haben wir auch im Bericht ausgewiesen, erhöhen wir jetzt nochmals auf 2017, und dann stehen wir langsam an. Müssen wir uns neue Instrumente überlegen? Müssen wir das Landverkehrsabkommen anpassen? Das sind aus meiner Sicht schon berechnete Fragen.

Wir haben im Bericht ausgewiesen – wenn Sie jetzt den Alpenschutz interpretieren, wie man das eigentlich müsste –, was wir für Umwelteinwirkungen im Alpenbereich haben. Wir haben überall massive Verbesserungen hingekriegt. Sowohl beim CO₂, beim NO_x wie auch beim Feinstaub ist der Lastwagenverkehr für maximal 30 Prozent der Umweltschäden verantwortlich. Davon ist der Transitverkehr, der noch vorhanden ist, nicht einmal für 10 bis 15 Prozent verantwortlich. Wenn man in zwanzig Jahren vor allem hybride Lastwagen hätte, wenn diese viel sauberer wären, wäre es dann für Sie auch noch so relevant, an der Zahl festzuhalten? Müssten wir nicht sagen, dass heute eigentlich die Lieferwagen das Problem sind? Diese sind viel umweltschädlicher als die modernsten LKW.

Das haben wir in diesem Verlagerungsbericht, den Sie schon diskutiert haben, erneut dargelegt. Es soll nicht an der Zahl geschraubt werden. Aber das Datum und der Alpenschutz, der Umweltschutz, müssen eigentlich gewahrt sein. Man kann schon zählen, aber für mich zählt am Schluss, wie der Zustand der Umwelt ist. Wie gross ist der Lärm, wie hoch ist die Qualität? Deshalb sind das sowieso wichtige Fragen. Sie können das auch ablehnen.

Wir machen in jedem der zweijährlich erscheinenden Verlagerungsberichte eine Analyse des Zustands der Umwelt im Alpenbereich. Was konnten wir noch stärker auf die Bahn verlagern? Wir wissen alle, dass wir den Höhepunkt nicht zwei Jahre nach der Gotthardtunnel-Eröffnung, sondern mutmasslich zwei bis fünf Jahre nach voller Operationalität der Neat erreichen, dann, wenn der Ceneritunnel offen ist, die Terminals offen sind und idealerweise auch die Rheintalbahn. Dann hat man den ganzen Korridor zur Verfügung. Dann wird auch der ganze Korridor zur Verlagerung beitragen.

Insofern finde ich, dass man darüber mal nachdenken soll. Ich habe das vom Freisinn auch so verstanden. Er sagt, man solle Bericht erstatten, ob und wie das Verlagerungsziel im Sinne des Verlagerungsberichtes von 2013 behandelt werden kann. Wir machen diese Berichte sowieso. Wir stellen dann noch ein paar zusätzliche Überlegungen an, unter anderem zum Datum notabene, denn das finde ich also schon noch berechtigt. Aber das Ziel, die Politik geben wir sicher nicht auf. Das haben wir immer so gesagt. Da werden wir weiterhin Wort halten.

Rytz Regula (G, BE): Ich bin im höchsten Masse verwirrt über Ihre Ausführungen. Wir haben einen Verfassungsauftrag. Den kennen Sie. Es ist der Verfassungsauftrag der Alpen-Initiative. Wir haben ein Gesetz, das diesen Verfassungsauftrag umsetzen soll. Jetzt erklären Sie uns hier, dass es wahrscheinlich gar nicht möglich ist, diesen Verfassungsauftrag und das Gesetz, wie es hier in diesem Saal (*Zwischenruf Bundesrätin Leuthard: Halt, halt, halt, halt!*) verabschiedet wurde, umzusetzen, und dass man es auch ein bisschen anders machen kann. Meine Frage ist: Werden Sie dieses Gesetz, das von den Räten verabschiedet wurde und das heute gilt, umsetzen, oder werden Sie es nicht umsetzen? Das ist die einzige Frage, die heute, drei Tage nach dieser Abstimmung über die Gotthardröhre, ansteht.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Frau Nationalrätin, wir sagen seit Jahren genau dasselbe. Die Verlagerungspolitik ist eine Erfolgsstory, wir sind bei über 68 Prozent Modalsplit. Das geht weiter. Wir sagen seit Jahren: Wir setzen die Verlagerungspolitik fort mit den heutigen Instrumenten, wir verbessern sie laufend. Wir sagen seit vier Jahren, das Ziel von 650 000 Fahrten bis zum Jahr 2018 sei nicht erreichbar, weil der Ceneritunnel und die



Terminals bis 2018 nicht bereit sind. Das können Sie in allen Berichten nachlesen, das ist nichts Neues. Wir tun das Mögliche, aber Sie wissen ganz genau: Der Ceneritunnel ist im Jahr 2018 nicht offen. Die Güterzüge können nicht vom Norden bis in den Süden mit den entsprechenden Vorteilen auf der Flachbahn durchfahren. Das ist nichts Neues, aber es ist nur eine Verzögerung auf der Zeitachse, es stellt doch nicht die Verlagerungspolitik infrage. Ich habe diese Zahl – 650 000 Fahrten pro Jahr

AB 2016 N 129 / BO 2016 N 129

zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels – nicht ins Gesetz geschrieben; das haben Sie gemacht. Deshalb finden wir, das Verlagerungsziel und die Verlagerungspolitik bleiben, aber die Erreichung des Ziels im Jahr 2018, das sagen wir wirklich seit Jahren, ist nicht realistisch.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Läuft die Diskussion nicht etwas falsch? Wir sprechen von der Verlagerung in der Schweiz – dabei wollen wir ja international Güter verlagern. Frau Bundesrätin, würden Sie uns einmal sagen, was die Zulaufstrecken, die von Deutschland und Italien nicht gebaut werden, für einen Einfluss haben? Ich sage Ihnen nur eines: Die grössten Probleme habe ich jeden Tag mit Italien und Deutschland und nicht mit der Schweiz.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Auch das ist in allen Berichten immer ausgewiesen. Die vollen Verlagerungseffekte haben Sie, sobald die Terminals da sind und die Rheintalstrecke in Deutschland vorhanden ist. Diese wird von juristischen Einsprachen wegen des Lärms blockiert. Die Deutsche Bahn hat den neuesten Zeitplan und das Geld, aber es gibt nach wie vor juristische Verfahren wegen des Lärms. Die Deutsche Bahn rechnet damit, um 2028 bis 2030 voll operabel zu sein. Die Logistikunternehmen werden sicher alles unternehmen, aber das kann ich weiss Gott nicht beeinflussen. Sie könnten es über Ihre Kontakte in Deutschland beeinflussen. Es geht um die Verlagerung von Grenze zu Grenze. Wenn überall bei unseren Nachbarn die Bauten in Verzögerung sind, ist das Ziel 2018 nicht zu erreichen. Wichtig sind doch die Verlagerungspolitik, die Instrumente und unser anvisiertes Ziel. Dass es nun ein paar Jahre länger dauert, können Sie niemandem vorwerfen, denn wir machen unsere Hausaufgaben. Es ist nicht unser Problem, wir tun auch dort weiterhin unser Bestes. Dass Sie auf den Zufahrtsstrecken nach wie vor keine besseren Bedingungen haben, das können Sie weder dem Bundesrat noch den Gotthard-Befürwortern vorwerfen. Frau Nationalrätin Rytz, wir sagen seit vier Jahren in jedem Bericht: Wir halten am Ziel fest, aber die Jahreszahl ist nicht realistisch. Das ist nun wirklich nichts Neues.

Bäumle Martin (GL, ZH): Frau Bundesrätin, ich habe gehört, wie kreativ der Bundesrat und das Parlament die Bundesverfassung umsetzen. Können wir vom Bundesrat eine ebenso kreative Umsetzung der Masseneinwanderungs-Initiative der SVP erwarten? Und wie sieht eine vergleichbare Lösung aus? Schreiben wir 500 000 ins Gesetz, setzen uns dann ein Ziel von 20 000 und erreichen es irgendwann in hundert Jahren, womit dann die Bundesverfassung respektiert ist? Oder wie stellt sich der Bundesrat eine Lösung im gleichen Rahmen vor? LKW-Transit versus Masseneinwanderung – in beiden Bereichen gab es eine Volksabstimmung, und in beiden haben wir jetzt einen Verfassungsartikel.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Nationalrat, nehmen wir doch als Beispiel eine Initiative, die das Parlament auch umgesetzt hat: Die Zweitwohnungs-Initiative hat dieses Parlament auch nur zur Hälfte umgesetzt. Sie haben auch daran mitgewirkt, und der Teil betreffend Bruttogeschossfläche ist nicht umgesetzt worden. Ja oder nein? Na also.

Wir machen das auch bei der Masseneinwanderungs-Initiative: Wir begrenzen die Zuwanderung. Aber die Initiative verlangt keine Zahl, sie verlangt eine Begrenzung durch Höchstzahlen, und der Bundesrat hat genau das in die Vernehmlassung gegeben. Wir werden Ihnen in der Botschaft darlegen, was wir vorschlagen, um das umzusetzen. Aber auch bei dieser Initiative haben wir immer gesagt: Bei einer zahlenmässigen Umsetzung können Sie das Freizügigkeitsabkommen kündigen! Es war immer die bundesrätliche Position, dass wir, auch in diesem Fall, klugerweise keine Zahlen in Gesetze schreiben. Genau das haben wir in der Vernehmlassung kohärent getan, Herr Nationalrat.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 14.3037/12990)

Für Annahme des Postulates ... 91 Stimmen





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2016 • Vierte Sitzung • 02.03.16 • 15h00 • 14.3037
Conseil national • Session de printemps 2016 • Quatrième séance • 02.03.16 • 15h00 • 14.3037



Dagegen ... 90 Stimmen
(7 Enthaltungen)