

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 18.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Strassenverkehr |
| Akteure | Freisinnig Demokratische Partei.Die Liberalen (FDP) |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2023 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Strassenverkehr, Freisinnig Demokratische Partei. Die Liberalen (FDP), 1997 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Verkehrspolitik | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|--|
| EFD | Eidgenössisches Finanzdepartement |
| 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 |
| EU | Europäische Union |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| WBF | Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung |
| VCS | Verkehrs-Club der Schweiz |

| | |
|---------------|---|
| DFF | Département fédéral des finances |
| 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 |
| 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 |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| DEFR | Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche |
| ATE | Association transports et environnement (ci-devant AST) |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 02.06.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum. ¹

Strassenverkehr

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compta parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons. ²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées. ³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêté fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions. ⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulots entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail. ⁵

**DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE**
DATUM: 01.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférerait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure,

Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission.

Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.⁶

INTERPELLATION / ANFRAGE

DATUM: 29.05.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les routiers et quatre interpellations (02.3011, Heim (pdc, SO), 02.3024, UDC, 02.3030, PRD et 01.3098, Odilo Schmid (pdc, VS)) lui demandaient un allègement durant les périodes de fort trafic, le Conseil fédéral a maintenu la **circulation alternée des camions dans le tunnel du Gothard**. Il a expliqué que le dispositif augmentait la sécurité dans le tunnel et permettait de faire passer 3'500 camions par jour. Il ajoutait que les engorgements produits les jours de grande affluence étaient dus plus à la circulation des voitures que des camions. Néanmoins, Moritz Leuenberger s'est déclaré d'accord de réunir les différents acteurs de ce dossier – transporteurs, cantons alpins, organisations écologiques – pour en discuter. A l'issue de la première table ronde, Moritz Leuenberger a annoncé deux mesures immédiates destinées à fluidifier le trafic. L'interdiction de croiser qui frappait les camions, demeurait maintenue, mais la direction du trafic était changée plus souvent : toutes les deux heures au lieu de trois. D'autre part, la réouverture du col du Gothard au trafic poids lourds après les mois d'hiver était anticipée de quelques semaines. Cette mesure ne s'appliquait qu'aux camions sans remorque dans le but explicite de favoriser le trafic régional par opposition au trafic de transit international. Autre mesure: les zones d'attente devraient à l'avenir être situées en dehors de l'autoroute. Les camionneurs et l'Italie ont continué de dénoncer l'alternance.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisations environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)⁸

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE

DATUM: 11.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Se penchant sur l'initiative Avanti, la **CTT-CN** a proposé au terme d'un vote serré (14 à 11) un **contre-projet qui englobait toutes les revendications d'Avanti** (doublement du Gothard et extension à six pistes de l'A1) et allait même plus loin que le texte des milieux routiers. Les membres de la commission y ont en effet intégré le financement du trafic dans les villes et dans les agglomérations que le gouvernement proposait en charge. Et en prime, ils ont ajouté la création d'un **fonds routier juridiquement autonome**. Celui-ci serait financé par le transfert des recettes des taxes sur les carburants – CHF 3,7 milliards étaient à disposition. Le fonds, limité dans le temps, et ne serait pas soumis au principe du frein à l'endettement. L'idée d'un tel fonds était d'assurer un financement aux travaux prévus. Concernant l'initiative des Alpes, la commission maintenait le texte, mais une exception était faite à l'interdiction d'augmenter la capacité des routes alpines de transit: elle touchait la construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo (Gothard). Réagissant, la gauche et les associations environnementales ont fait part de leur opposition. Kaspar Villiger en a fait de même

quant à un éventuel transfert des taxes de carburant au fonds routier. En votation, le Conseil national a accepté par 94 voix contre 83 et 7 abstentions le contre-projet de la CTT-CN et repoussé l'initiative Avanti. L'UDC, le PRD et le PL ont été les artisans de la victoire du contre-projet, au grand dam du PS et des Verts. Le PDC a tenté de proposer une solution médiane au doublement du Gothard: il demandait de ne pas inscrire le deuxième tunnel directement dans le contre-projet, mais de préciser qu'il fallait quand même en prévoir la planification. Cette proposition a été rejetée par 87 voix contre 37 et 59 abstentions (socialistes et écologistes). Sur le fonds routier, le National a décidé que le solde devra toujours rester positif et qu'aucun versement d'intérêts ne sera prévu en cas d'utilisation d'une partie des montants disponibles à d'autres fins.⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de promouvoir l'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison », ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%

Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0

Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.

– Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux¹⁰

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires « leur mollesse » et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusèrent les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti"

Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%
Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0
Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui : PRD (1*), UDC (5*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.
 - Non : PS, PDC (5*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.¹¹

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 25.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'instar de la mobilisation régionale en faveur d'une troisième voie CFF entre **Genève et Lausanne**, les organisations patronales et les partis bourgeois des deux cantons ont lancé une campagne pour la construction d'une **troisième piste autoroutière** entre les deux capitales cantonales. Il s'agit de remédier à l'engorgement récurrent de ce tronçon par un accroissement des flux. Ils ont déposé une pétition à l'Assemblée fédérale et fait approuver des propositions en ce sens dans leur Grand Conseil respectif.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière «Via sicura»** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.¹³

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP. Die Liberalen-Fraktion verlangte, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass **Weiterbildungskurse** nur mehr für jene Neulenker obligatorisch seien, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen hätten. Begründet wurde die Motion mit den übermässig hohen Kosten, welche Neulenker zu tragen hätten. Die Sicherheit sei bereits durch die Einführung des Probezeit-Verfahrens gestiegen und werde durch die obligatorischen Weiterbildungskurse für alle nicht weiter erhöht. In der Debatte vom 26. September wies Bundesrätin Leuthard darauf hin, dass eine Studie der BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) keinen Effekt der obligatorischen Weiterbildungskurse auf die Sicherheit hätte zeigen können. Sie beantragte trotzdem die Ablehnung der Motion, da bereits eine Arbeitsgruppe daran sei, die Weiterbildungskurse zu evaluieren, diese Ergebnisse aber noch nicht vorlägen. Der Nationalrat folgte ihrem Antrag nicht und nahm die Motion mit 109 zu 75 Stimmen an. Für die Motion stimmten FDP und GLP sowie Mehrheiten von SVP und CVP, geschlossen dagegen stimmten Grüne und SP zusammen mit einer knappen Mehrheit der BDP.¹⁴

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neuliker vorsieht, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben, war im Vorjahr vom Nationalrat angenommen worden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates KVF-SR beantragte, wie auch Bundesrätin Leuthard, die Ablehnung der Motion. Gemäss einem Evaluationsbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung habe die Zweiphasenausbildung zu mehr Verkehrssicherheit geführt, könne aber noch verbessert werden, so Leuthard. Die Motion führe jedoch nicht zu einer Verbesserung der Situation. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission und der Bundesrätin und lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2014 ab.¹⁵

POSTULAT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die FDP-Fraktion eine **Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffende** erreichen. Das im Mai 2014 eingereichte Begehren verlangte vom Bundesrat, dass dieser prüfe und Bericht erstatte, wie eine Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffende, insbesondere bei der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrschreiberkarten, möglich sei. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2014 darauf hin, dass Vereinfachungen in der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrschreiberkarten bereits in den Abläufen des Bundesamtes für Strassen implementiert seien. Der Bundesrat betrachtete deshalb die Anliegen des Postulats als bereits erfüllt. Der Nationalrat sah dies anders: Im Juni 2016 nahm die grosse Kammer das Postulat mit 98 gegen 74 Stimmen (5 Enthaltungen) an.¹⁶

MOTION
DATUM: 16.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer im März 2017 eingereichten Motion verlangte die FDP-Fraktion, dass die rechtlichen Grundlagen im Strassenverkehrsgesetz geschaffen werden sollen, um die Zulassung und den Verkehr von **automatisierten und selbstfahrenden Fahrzeugen** auf Verordnungsstufe zu regeln. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat stimmte im Juni 2017 stillschweigend zu.¹⁷

POSTULAT
DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP.Liberale-Fraktion reichte im September 2019 ein **Postulat zur Förderung zukunftsfähiger Mobilität** ein. Der Bundesrat solle in einem Bericht festhalten, wie Pilotregionen zur Erforschung von zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilitätslösungen etabliert werden können – die FDP.Liberale-Fraktion hatte dabei besonders das autonome und CO₂-freie Fahren im Blick. Zudem sollte das Postulat die Regierung beauftragen darzulegen, wie entsprechende Projekte, die in Zusammenarbeit mit Hochschulen und der Industrie erarbeitet werden sollen, gefördert werden können. Schliesslich solle auch die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur für diese Projekte dargelegt werden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Walter Wobmann (svp, SO) bekämpfte den Vorstoss im Dezember 2019, wodurch er in der Sommersession 2021 im Nationalrat behandelt wurde. Wobmann kritisierte im Rat, «dass der Staat für alles zuständig sein soll und die Bevölkerung auch bei der Mobilität bevormunden will». Da es bereits genügend Fortschritte in Sachen Dekarbonisierung des Verkehrs gebe, solle das Postulat abgelehnt werden. Die Mehrheit der grossen Kammer teilte diese Meinung jedoch nicht; der Nationalrat nahm das Postulat mit 110 zu 80 Stimmen an. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion sowie von einer grossen Mehrheit der Mitte-Fraktion, aus deren Reihen sich in der Debatte niemand zu Wort gemeldet hatte.¹⁸

MOTION
DATUM: 17.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die FDP.Liberale-Fraktion reichte im März 2022 eine Motion ein, in welcher sie analog zu den Motionen 22.3255 und 22.3280 der SVP ein **Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft** forderte. Der Bundesrat solle aufgrund der anhaltenden Marktverwerfungen, die infolge des Ukrainekrieges eingetreten sind, einen Erlassentwurf für ein Entlastungspaket – beispielsweise über die Mineralölsteuer auf Treib- und Brennstoffen – vorlegen. Dieses Paket solle aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt werden. Der Bundesrat lehnte den Vorstoss mit derselben Begründung wie bei den Motionen 22.3255 und 22.3280 ab: Die Regierung sehe derzeit keinen dringenden Handlungsbedarf. Es sei jedoch eine interdepartementale Arbeitsgruppe der betroffenen Departemente UVEK, WBF und EFD gebildet worden, welche laufend mögliche Massnahmen sowie deren Finanzierung prüfe.¹⁹

- 1) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
- 2) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
- 3) Presse du 16.7.99.
- 4) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.
- 5) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.
- 6) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.
- 7) 24h, 16.3.02 (Interpellations); LT, 21.3 (1ère table ronde) et 29.5.02 (camionneurs); NF, 14.5.02.; BO CN, 2002, p. 423 (Heim, pdc, SO), 424 ss., 430 ss. (PRD, UDC) et 449 s. (Schmid, pdc, AI).
- 8) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
- 9) BO CN, 2002, p. 2015 ss. et 2045 ss.; presse du 11.12 et 12.12.02.; Presse du 23.10.02 (contre-projet CTT-CN); CdT, 20.11.02 (réactions).
- 10) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
- 11) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.
- 12) LT, Lib. et 24h, 25.9.08.
- 13) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
- 14) AB NR, 2013, S. 1732.
- 15) AB SR, 2014, S. 341 f.
- 16) AB NR, 2016, S. 1111 f.
- 17) AB NR, 2017, S. 1195
- 18) AB NR, 2021, S. 1416
- 19) Mo. 22 3249