

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Europarat, Strafrecht
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Holenstein, Katrin

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Holenstein, Katrin 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Europarat, Strafrecht, 1986 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	3
Luftfahrt	4

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SVG	Strassenverkehrsgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Ständerat Caroni (fdp, AR) **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und insbesondere mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerschein-Entzügen. Diese Verfahren dauerten oft zu lange, was angesichts des erheblichen Eingriffs in die Freiheit der betroffenen Person problematisch sei. Mit vier Massnahmen sollen die Verfahren gestrafft werden: Die polizeiliche Ausweisabnahme soll auf zehn Tage befristet werden, beim anschliessenden vorsorglichen Entzug durch das Strassenverkehrsamt soll die betroffene Person jeweils nach drei Monaten darüber informiert werden, ob und weshalb der Entzug fortgesetzt wird. Drittens sollen die Rechte von Personen, denen der Führerschein aufgrund mutwilliger oder ungerechtfertigter Privatdenunziation entzogen wurde, gestärkt werden. Psychologische und medizinische Abklärungen sollen viertens dadurch beschleunigt werden, dass sie bei allen anerkannten Labors durchgeführt werden können, nicht nur beim bisher vom Amt festgelegten Labor. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und Bundesrätin Leuthard erklärte am 5. März 2018 im Ständerat, die drei ersten Punkte der Motion könnten wohl bis 2021 über Verordnungsänderungen umgesetzt werden, während der vierte Punkte bereits umgesetzt sei. Die Motion wurde vom Ständerat diskussionslos angenommen.¹

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Portmann (fdp, ZH) hatte im Dezember 2016 eine Motion zur **Gleichbehandlung aller Benützer von Verkehrsmitteln bei Verletzung der Verkehrsregeln** eingereicht. Das Anliegen zielte insbesondere darauf ab, sogenannte „Velorowdys“ härter zu bestrafen. Velofahrende würden sich besser an die Verkehrsregeln halten, wenn sie dieselben Bussen und Strafen fürchten müssten wie Autofahrende, so der Motionär. Bundesrätin Leuthard wies im Nationalrat darauf hin, dass sich Bussen und Strafen nach dem Verschulden richteten und dieses nach der Einschätzung der Gefährdung bestimmt würde. Es mache bezüglich der Gefährdung durchaus einen Unterschied, ob man mit einem Velo bei Rot über einen Fussgängerstreifen fahre oder mit einem Lastwagen. Die Motion wurde im März 2018 vom Nationalrat mit 62 zu 126 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt, wobei die befürwortenden Stimmen von einer Mehrheit der SVP-Fraktion und einer Minderheit der FDP-Fraktion stammte.²

MOTION
DATUM: 11.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Caroni (fdp, AR) für **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerschein-Entzügen war auch in der grossen Kammer nicht umstritten: Der Nationalrat nahm die Motion im September 2018 stillschweigend an, nachdem der Ständerat die Motion im März 2018 gutgeheissen hatte.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 05.04.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2018 eingereichten parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen»** schlug Jean-Pierre Grin (svp, VD) eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vor, welche die Aufhebung des temporären Führerausweisentzugs bei einmaligen leichten bis mittelschweren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsordnung zugunsten einer verordneten Weiterbildungsmassnahme ermöglichen soll. Mitte Oktober 2018 gab die KVF-NR der Initiative Folge, die KVF-SR lehnte das Ansinnen im April 2019 jedoch ab.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen»** verlangt, dass der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis auch nach einer leichten bis mittelschweren Widerhandlung wiedererteilt werden kann, wenn die fehlbare Person eine Nachschulung absolviert hat. Die KVF-NR hatte der Initiative im Oktober 2018 Folge gegeben, die KVF-SR hatte ihr im April 2019 jedoch keine Zustimmung erteilt. Nach erneuter Prüfung entschied die nationalrätliche Kommission im August 2019 wiederum auf Folge geben; wie schon beim ersten Entscheid stand für die

Kommissionsmehrheit das Verhindern von Härtefällen im Vordergrund. Im September debattierte der Nationalrat über die parlamentarische Initiative. Für die Kommissionsminderheit begründete Nationalrat Hadorn (sp, SO) deren Antrag, keine Folge zu geben: Noch immer gebe es zu viele Getötete oder Schwerverletzte im Strassenverkehr, es gebe daher keinen Anlass, die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kurz nach der Einführung der Via sicura bereits wieder auszuhöhlen. In der grossen Kammer setzte sich die Haltung der Kommissionsmehrheit jedoch durch: Der parlamentarischen Initiative wurde mit 100 gegen 73 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) Folge gegeben.⁵

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.02.2020
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen**» wurde im Februar 2020 von der KVF-SR geprüft. Die Kommission stellte dabei mit 9 zu 3 Stimmen (bei einer Enthaltung) den Antrag an ihren Rat, dem Beschluss des Nationalrates, der Initiative Folge zu geben, nicht zuzustimmen. Das mit der Via sicura eingeführte Kaskadensystem bei Führerausweisentzügen sei wirkungsvoll und solle nicht geändert werden.⁶

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Ständerat mit der parlamentarischen Initiative «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern**» von Jean-Pierre Grin (svp, VD). Im Namen der Mehrheit der KVF-SR erläuterte Stefan Engler (cvp, GR) die Argumente, die gegen das Anliegen sprachen. Zum einen solle es immer eine gewisse Mindestdauer geben, wenn es zum Entzug des Führerausweis komme. Damit soll es nicht dazu kommen, dass bei gewissen leichten Verkehrsdelikten von den Betroffenen eine Nachschulung anstelle eines Führerscheinentzugs gewählt würde. Dies würde dem «präventiven Instrument des Warnentzugs» zuwiderlaufen, so Engler. Zum anderen könne auf Personen, die aufgrund ihres Berufs besonders auf den Führerausweis angewiesen sind, bereits heute Rücksicht genommen werden, indem bei diesen die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann. Schliesslich wies Engler noch darauf hin, dass in Kürze eine Revision des SVG anstehe, im Rahmen welcher das gesamte Sanktionssystem unter die Lupe genommen werde. Für die Kommissionsminderheit erläuterte Hansjörg Knecht (svp, AG), dass die vorliegende Initiative nur auf eine Verhinderung von Härtefällen bei erstmaligen leichten oder mittelschweren Widerhandlungen abziele, da diese Vergehen mit einem Führerausweisentzug unverhältnismässig hart bestraft würden. Er appellierte in der Folge, der Initiative zuzustimmen, um solche Härtefälle zu verhindern. Die kleine Kammer folgte jedoch der Mehrheit ihrer Kommission und gab der Initiative mit 28 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung klar keine Folge.⁷

BERICHT
DATUM: 31.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat veröffentlichte Ende März 2021 einen Bericht in Erfüllung des Postulates Aebischer (sp, BE) «**Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz**». Um die im Postulat gestellten Fragen zu beantworten, hatte der Bundesrat ein Rechtsgutachten erstellen lassen. Dieses kam zum Schluss, «dass die bestehenden gesetzlichen Grundlagen genüchten, damit verhältnismässige Verkehrsregelverletzungen von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nicht bestraft würden und auch kein Führerausweisentzug erfolge». Lediglich beim so genannten «Rasertatbestand» hätten die Gerichte das Mindeststrafmass bislang grundsätzlich nicht unterschritten. Daher möchte der Bundesrat dieses Thema im Rahmen der anstehenden Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes aufgreifen. Gemäss Vorschlag des Bundesrates soll bei einer grossen Tempolimitüberschreitung nicht mehr automatisch ein Delikt wegen Raserei vorliegen; die Gerichte müssten dies im Einzelfall entscheiden können. Zudem dürfe der Rasertatbestand nicht zur Anwendung kommen, wenn kein hohes Risiko eines gravierenden Unfalls vorlag oder wenn die Tempoüberschreitung auf Fahrlässigkeit zurückgeführt werden kann. Auch soll bei einem festgestellten Rasertatbestand keine Mindestfreiheitsstrafe mehr verhängt werden. Schliesslich werde bei der SVG-Teilrevision auch vorgeschlagen, dass die zuständigen Instanzen bei der Beurteilung von grundlegenden Verkehrsübertretungen im Rahmen von Einsätzen in jedem Fall eine Strafmilderung vorsehen sollen, damit der besonderen Lage bei Blaulichtfahrten Rechnung getragen werden könne.⁸

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Die im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» wieder aufgeworfene Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit im Berichtsjahr weiter. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens und die damit verbundene Gefahr einer Umfahrung der Schweiz, sofern diese weiter als «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirke, war man sich einig über die Dringlichkeit eines Schweizer Alpenbahnprojekts. Mit einer auch von der kleinen Kammer gutgeheissenen Motion des Tessiner Nationalrats Salvioni (fdp) (Mo. 84.452) wurde die Landesregierung aufgerufen, die Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten und die Frage des Nord-Süd-Transits auf der Schiene als vorrangige Aufgabe der Aussenpolitik zu behandeln. Eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene **Motion Schmidhalter (cyp, VS) (Mo. 86.597)** forderte den Bundesrat ebenfalls auf, **den Linienführungsentscheid für eine neue Alpenbahntransversale voranzutreiben und zwar auf der Grundlage eines zusammen mit den Nachbarländern zu entwerfenden Konzepts «Eurorail 2000»**. Die Transportminister Deutschlands, Österreichs, Italiens und der Schweiz setzten einen gemeinsamen Ausschuss ein, der Vorstellungen über die Zukunft der Alpenbahnen und allfälliger neuer Basistunnels bis Ende 1987 ausarbeiten soll. Auch der Europarat unterstützte zur Verlagerung des Gütertransportverkehrs von der Strasse auf die Schiene den Bau neuer Alpenbahntransversalen.⁹

MOTION

DATUM: 19.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Frédéric Borloz (fdp, VD) im März 2020 eingereichte Motion forderte die Klärung der **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Diese Klärung solle insbesondere die Verteilung der Risiken und die Regelung der Rechtsmittel zwischen den Eisenbahnunternehmen (beispielsweise die SBB) und den Wagenhaltern sowie die rechtlichen Folgen von Vorfällen mit gefährlichen Gütern betreffen. Es müsse also geklärt werden, wer für die Qualität des Materials verantwortlich ist, respektive bei Unfällen haftbar gemacht wird. Hintergrund des Vorstosses war eine Entgleisung von Tankwagen im Jahr 2015. Borloz argumentierte, dass der Wagenhalter bei einem Unfall nach geltendem Recht nur hafte, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Deshalb schlug der Motionär vor, die Rechtsmittel der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Wagenhaltern zu überprüfen.

Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion, welche von der grossen Kammer in der Sommersession 2020 stillschweigend angenommen wurde.¹⁰

POSTULAT

DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die kleine Kammer befasste sich in der Wintersession 2020 mit den im Rahmen der Motion Borloz (fdp, VD; 20.3084) geforderten **Regelungen der Haftpflicht im Gütertransport auf der Schiene**. Anders als im Nationalrat war die Motion im Ständerat umstritten. Für die Mehrheit der KVF-SR argumentierten Burkart (fdp, AG), Rieder (cyp, VS) und Dittli (fdp, UR), dass die geforderte Klärung der Risikoverteilung und die Regelung der Rechtsmittel bereits erfolgt und mit dem internationalen Umfeld abgestimmt worden seien. Die Schweiz solle hier keine strengere Regelung einführen als der Rest von Europa: «Angesichts der ausgeprägten Internationalität des Schienengüterverkehrs wäre es widersinnig, wenn die Schweiz ein anderes als das im Rest von Europa geltende Haftungsrecht legiferieren würde», betonte Burkart. Ansonsten könnten Arbeitsplätze in Gefahr geraten, wenn die Gefahrgüter nicht mehr transportiert werden könnten und die Industrie entsprechend abwandere. Oder der Gefahrgütertransport würde gar auf die Strasse verlagert, was viel gefährlicher wäre. Bevor das Parlament nun voreilig eine Verschärfung beschliesse, solle zuerst durch einen Postulatsbericht eine Gesamtschau über die Bestimmungen zur Haftung im Gütertransport erstellt werden. Entsprechend forderte die Mehrheit der KVF-SR, die Motion abzulehnen und dafür das von ihr neu eingereichte Postulat anzunehmen. Für die Kommissionsminderheit und damit für Annahme der Motion setzte sich Paul Rechsteiner (sp, SG) in der Parlamentsdebatte ein. Er insistierte, dass es einen dringenden Handlungsbedarf gebe; die Haftung der Wagenhalter müsse möglichst rasch geklärt werden. Zudem würden die Haftungsregelungen immer noch auf nationaler Ebene beschlossen. Es sei hier folglich am Schweizer Parlament, die nötigen rechtlichen Änderungen vorzunehmen. Bundesrätin Sommaruga stimmte der Argumentation von Rechsteiner zu. Ein Postulatsbericht werde zu keinen neuen Erkenntnissen führen; früher oder später werde sich das Parlament entscheiden müssen, wie die Haftung geregelt werden solle, so Sommaruga.

Der Ständerat lehnte die Motion schliesslich relativ knapp, mit 22 zu 17 Stimmen, ab und

nahm stattdessen das Postulat einstimmig an.¹¹

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Auch im Ständerat war die Genehmigung des Montreal-Protokolls zur Änderung des **Tokio Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen** unbestritten. Die kleine Kammer stimmte dem Geschäft in der Wintersession 2020 einstimmig mit 40 zu 0 Stimmen zu. In den Schlussabstimmungen verabschiedeten die beiden Kammern das Geschäft ebenfalls jeweils einstimmig: 194:0 Stimmen im Nationalrat, 42:0 Stimmen im Ständerat.¹²

1) AB SR, 2018, S. 96.

2) AB NR, 2018, S. 319 ff.; NZZ, 8.3.18; LZ, 9.3.18

3) AB NR, 2018, S. 1234

4) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19

5) AB NR, 2019, S. 1622 ff.; Bericht der KVF-NR vom 13.8.19

6) Medienmitteilung der KVF-SR vom 11.2.20

7) AB SR, 2020, S. 340 f.

8) Bericht Bundesrat vom 31.3.21

9) AB NR, 1986, S. 2034 ff.; AB SR, 1986, S. 568; AB SR, 1986, S. 823 ff.; Geschäftsbericht Bundesrat 1986; Jahresbericht LITRA 1985/86; SGT, 1.2.86, 12.9.86, 22.9.86, 20.10.86; Vr, 15.4.86; Ww, 34, 21.8.86; LNN, 12.9.86; SZ, 3.2.86; NZZ, 3.2.86, 26.2.86; 3.3.86; TA, 20.10.86, 24 Heures, 11.10.86;; Schlumpf (1986). Auf dem Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik.

10) AB NR, 2020, S. 1139 f.

11) AB SR, 2020, S. 1260 ff.

12) AB NR, 2020, S. 2730; AB SR, 2020, S. 1252 f.; AB SR, 2020, S. 1439