

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Kulturpolitik, Kinder- und Jugendpolitik
Akteure	Keine Einschränkung
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

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Kulturpolitik, Kinder- und Jugendpolitik, 2021 - 2022*. 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
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
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
LCR Loi fédérale sur la circulation routière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier François (fdp, VD) forderte den Bundesrat im Dezember 2020 auf, **vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bereits für 16-Jährige zuzulassen**. Damit würde die diesbezügliche Rechtslage mit derjenigen der meisten anderen europäischen Länder harmonisiert, wo meist ebenfalls ein Mindestalter von 16 Jahren gelte. Zudem würde auch die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht, da die vierrädrigen Fahrzeuge bei schlechtem Wetter standhafter seien als zweirädrige Fahrzeuge.

Der Bundesrat sprach sich gegen die Motion aus. Er befürchtete – ganz im Gegensatz zum Motionär –, dass mit dieser Entscheidung die Strassensicherheit abnehmen würde. Er führte in der Folge aus, dass den 16-Jährigen die Fahrpraxis für solche Fahrzeuge fehle und dass die so genannten «45er-Autos» ausserorts zu langsam seien, womit der Verkehrsfluss gebremst werde und es gar zu gefährlichen Überholmanövern komme.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahrsession 2021 mit dem Anliegen. Werner Salzmann (svp, BE) befürwortete das Anliegen der Motion, weil viele Jugendliche in Randregionen auf diese Fahrzeuge angewiesen seien, um beispielsweise am frühen Morgen «sicher, trocken und gesund» an ihren Ausbildungsort zu gelangen. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Argumente des Bundesrates dargelegt hatte, sprach sich die kleine Kammer mit 28 zu 5 Stimmen bei 5 Enthaltungen deutlich für die Annahme der Motion aus.¹

MOTION
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine **Motion** François (fdp, VD), welche forderte, dass bereits 16-Jährige mit **vierrädrigen Leichtmotorfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h** fahren dürfen, wurde in der Herbstsession 2021 im Nationalrat stillschweigend abgelehnt. Auch die vorberatende KVF-NR hatte die Motion mit 14 zu 11 Stimmen zur Ablehnung empfohlen.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im November 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zu einer umfangreichen **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Im Zentrum des Revisionspakets standen die Reduktion der Treibhausgasemissionen, neue Regelungen zu selbstfahrenden Autos sowie die Stärkung der Verkehrssicherheit. So sollte etwa das zulässige Gewicht und die zulässige Länge von **Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben** erhöht werden, um umweltfreundliche Technologien zu fördern, zumal diese häufig schwerer und länger sind als konventionelle Fahrzeuge. Angesichts der Digitalisierung im Strassenverkehr wollte der Bundesrat zudem das **automatisierte Fahren** ermöglichen. Hierzu sollte im SVG unter anderem festgelegt werden, unter welchen Bedingungen «führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können». Beim Thema Verkehrssicherheit schlug der Bundesrat vor, eine **Velohelmpflicht für Kinder bis 16 Jahren** einzuführen, um ihre Sicherheit bei einem Unfall zu erhöhen. Schliesslich sollte den zuständigen Behörden bei **Raserdelikten** mehr Ermessensspielraum eingeräumt werden, so sollte beispielsweise die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von zwei auf ein Jahr gesenkt werden. Damit beantragte der Bundesrat die Entschärfung einiger Massnahmen, die mit dem Via-Sicura-Massnahmenpaket – in die auch Forderungen der zurückgezogenen Raser-Initiative aufgenommen worden waren –, eingeführt oder verschärft worden waren. Insgesamt wollte der Bundesrat mit der Vorlage sechs Motionen umsetzen und beantragte diese zur Abschreibung (Mo. 13.3572; Mo. 15.3574; Mo. 17.3049; Mo. 17.3191; Mo. 17.3632 sowie Mo. 17.4039).³

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.⁴

Der **Ständerat** setzte sich in der Sommersession 2022 als Zweitrat mit der umfassenden **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** auseinander.

Viel zu reden gaben in der kleinen Kammer der so genannte Raserartikel sowie die Durchführung von Rundstreckenrennen. Die kleine Kammer schloss sich aber in allen strittigen Punkten dem Nationalrat an; Minderheitsanträge von Mathias Zopfi (gp, GL) zum Raserartikel und zu den Rundstreckenrennen und von Hansjörg Knecht (svp, AG) zum Raserartikel blieben chancenlos. Letztlich schuf die kleine Kammer lediglich zwei kleinere Differenzen zum Nationalrat: Zum einen strich die kleine Kammer einen Absatz, der es erlaubt hätte, Fahrräder und andere Zweiräder auf dem Trottoir abzustellen, falls den Fussgängerinnen und Fussgängern noch genügend Platz zum Passieren bleibt. Zum anderen wollte der Ständerat an der Regelung festhalten, dass Personen, die öffentlich vor Strassenverkehrskontrollen warnen, gebüsst werden können.

In der Gesamtabstimmung sprach sich die kleine Kammer einstimmig für die Annahme des Entwurfs aus.⁵

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Im Februar 2021 befasste sich die KVF-SR mit vier **parlamentarischen Initiativen, welche vergünstigte Tageskarten für Schulklassen forderten** (Pa.Iv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.Iv. 19.505 Roduit (cyp, VS); Pa.Iv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.Iv. 19.507 Trede (gp, BE)). Wie bereits in der KVF-NR stiessen die Initiativen auch bei der Schwesterkommission auf Zustimmung; sie begrüsst die finanzielle Unterstützung von schulischen Aktivitäten, die ausserhalb des Klassenzimmers stattfinden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs Alliance SwissPass für die Tarifregelung zuständig sei. Daher solle diese einen Tarifvorschlag im Sinne der Initiativen ausarbeiten. Erst danach solle geprüft werden, ob eine Änderung gesetzlicher Grundlagen nötig sei. Eine Kommissionsminderheit beantragte, den Initiativen keine Folge zu geben, da die Kompetenz in Bildungsfragen bei den Kantonen und Gemeinden liege.⁶

1) AB SR, 2021, S. 277 f.

2) AB NR, 2021, S. 2069

3) BBI 2021, 3026

4) AB NR, 2022, S. 288 ff.

5) AB SR, 2022, S. 283 ff.

6) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21