

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Menschen mit Behinderungen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Menschen mit Behinderungen, 1991 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Schifffahrt	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

BehiG Behindertengleichstellungsgesetz

DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

LHand Loi sur l'égalité pour les handicapés

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

POSTULAT
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Weber (prd, SZ) demandant au gouvernement de procéder aux modifications législatives nécessaires pour favoriser **le financement des équipements en faveur des personnes handicapées dans les transports publics.**¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament verabschiedete das neue **Seilbahngesetz**. Dieses konzentriert die Konzessionserteilung, Plangenehmigung, Baubewilligung und umweltrechtliche Spezialbewilligungen in einem einzigen Verfahren. Zuständige Behörde ist neu erstinstanzlich alleine das Bundesamt für Verkehr, für Skilifte und Kleinluftseilbahnen sind es weiterhin die Kantone. Die Räte nahmen nur geringfügige Änderungen an der Vorlage des Bundesrates vor: Der Seilbahnbauer und -betreiber ist für die angemessene Ausbildung des sicherheitsrelevanten Personals verantwortlich. Die Bedürfnisse von Behinderten sind generell und nicht nur bei neuen Seilbahnen zu berücksichtigen. Anders als Schifffahrtsgesellschaften und Eisenbahnen müssen Seilbahnunternehmen bei der Verlängerung der Konzession nicht jedes Mal die Gewährleistung der Sicherheit nachweisen, ihre Betriebsbewilligung wird unter Vorbehalt der Erfüllung der Sorgfaltspflicht verlängert.²

Strassenverkehr

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 17.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Diverses **mesures** ont été prises **pour les personnes handicapées**. Une carte de stationnement d'un aspect uniforme et internationalement reconnue facilitera le parage pour les personnes à mobilité réduite. L'extension des possibilités d'utilisation des chaises d'invalides sur les espaces piétonniers et sur les aires de circulation réservées aux véhicules tâchera de mieux répondre aux besoins de mobilité des personnes qui se déplacent en chaise d'invalides. Par la même occasion, les règles de comportement spécifiques ont été rendues plus claires et mieux compréhensibles. La sécurité et l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes seront aussi améliorées grâce à la création d'une base légale permettant la mise en place de marquage tactilo-visuels.³

MOTION
DATUM: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Gysi (sp, SG) wollte 2013 mit einer Motion die **Vereinfachung der Parkierungsmöglichkeiten für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung** erreichen. Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung seien die Parkgebühren generell zu erlassen, da es für die Behinderten oftmals mit einem erheblichen Aufwand verbunden sei, herauszufinden, ob an ihrem Zielort Parkgebühren anfallen würden oder nicht. Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da das Gebührenwesen eine kantonale Kompetenz sei und der Bund da nicht eingreifen könne. Zudem verwies der Bundesrat auf die Standesinitiative des Kantons Zürich zum selben Thema (09.331), welche in die Motion der KVR-SR umgewandelt, von beiden Kammern angenommen und vom Bundesrat umgesetzt worden war.

Im Juni 2015 wurde die Motion im Nationalrat trotzdem knapp angenommen: 80 Ja-Stimmen aus den geschlossenen Fraktionen von SP und Grünen und einzelnen Stimmen aus CVP, SVP, FDP und GLP standen 77 Nein-Stimmen aus SVP, FDP, CVP, BDP und GLP gegenüber, bei 21 Enthaltungen. Der Ständerat folgte dieser Entscheidung am 14. Juni 2016 nicht: Mit 17 zu 21 Stimmen bei 2 Enthaltungen wurde die Motion abgelehnt.⁴

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im März 2019 lehnte der Nationalrat mit 119 zu 66 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) diskussionslos eine Motion von Nationalrat Chiesa (svp, TI) ab, welche die **Erhöhung von Bussen für das unerlaubte Besetzen von Parkplätzen für gehbehinderte Personen** verlangte.⁵

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Mittels Postulat forderte Nationalrat Mathias Reynard (sp, VS) den Bundesrat dazu auf, über die **Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr** Bericht zu erstatten. Reynard erläuterte, dass gemäss BehiG der gesamte öffentliche Verkehr inklusive Bahnhöfen und Haltestellen bis spätestens 2023 behindertengerecht ausgestattet sein müssen. Dieses Ziel werde aber nicht erreicht werden. Dementsprechend solle zumindest ein Zeitplan erstellt werden, bis wann die Mängel bei der Zugänglichkeit behoben würden. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulat; dieses wurde in der Herbstsession 2020 stillschweigend angenommen.⁶

Schifffahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a engagé une procédure d'audition afin **d'adapter la sécurité sur les lacs suisses au niveau européen**. Les standards portant sur la protection contre l'incendie et les engins de sauvetage ont été revus avec plus de sévérité. La pose systématique d'installations d'alarme incendie et des exigences plus fermes en matière d'inflammabilité des matériaux de construction réduiront le risque d'incendie ou de propagation des flammes. Au niveau du sauvetage, il faudra désormais un gilet de sauvetage par passager et par membre d'équipage. En hiver, pour les bateaux qui naviguent sur les grands lacs suisses toute l'année, il faudra une place sur un îlot de sauvetage pour chaque personne à bord, dans le but d'éviter aux voyageurs de devoir sauter dans l'eau glacée. Comme le taux d'utilisation des bateaux est plus faible en hiver qu'en été, les entreprises pourront réduire le nombre de passagers à bord pendant la période d'hiver et maintenir à un bas niveau les coûts d'achat d'îlots de sauvetage. Les nouvelles dispositions tiendront également compte de la sophistication des nouvelles technologies installées à bord des bateaux de passagers. Celles-ci exigent un haut niveau de formation et de qualification. En conséquence, les catégories de permis et les périodes de formation seront réadaptées. La loi sur l'égalité pour les **handicapés**, entrée en vigueur le 1er janvier 2004, entraîne aussi une **série d'adaptations nécessaires sur les bateaux et les débarcadères**. Afin que les entreprises ne doivent pas tout financer d'un coup, des délais de transition pour les adaptations des bateaux de service ont été définis. D'après les calculs de la Confédération basés sur la tarification des entreprises de navigation, les coûts d'équipement en engins de sauvetage s'élèveront à CHF 3,3 millions répartis sur cinq ans.⁷

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

A partir du mois de juin de l'année sous revue, les bateaux de transport de passagers navigant sur les eaux suisses doivent disposer **d'une veste de sauvetage par passager**, contre une veste pour deux passagers précédemment. Ainsi en a décidé le Conseil fédéral, qui a en outre adopté de nouvelles directives techniques afin de favoriser l'accès des personnes handicapées aux bateaux.⁸

1) BO CN, 1991, p. 1355
2) AB NR, 2006, S. 425 ff., 1057 und 1145; AB SR, 2006, S. 459 ff. und 617; BBl, 2006, S. 5869 ff.
3) DETEC, communiqué de presse, 17.8.05; presse du 18.8.05.
4) AB NR, 2015, S. 1542 f.; AB SR, 2016, S. 492 f.
5) AB NR, 2019, S. 56
6) AB NR, 2020, S. 1899
7) DETEC, communiqué de presse, 6.10.04.
8) NZZ, 10.3 et 15.5.07.