

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Parlamentarische Initiative
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

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
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr, Parlamentarische Initiative, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Wirtschaft	1
Wirtschaftspolitik	1
Strukturpolitik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	11
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	12
Sozialpolitik	13
Sozialversicherungen	13
Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)	13

Abkürzungsverzeichnis

AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
GPK-NR	Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SVG	Strassenverkehrsgesetz

AVS	Assurance-vieillesse et survivants
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
CDG-CN	Commission de gestion du Conseil national
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
LFInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Strafrecht

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 05.10.1990
HANS HIRTER

Im Zusammenhang mit der **700-Jahr-Feier** hatte sich der Nationalrat mit zwei Petitionen und einer parlamentarischen Initiative Fischer (cvp, LU) zu befassen, welche eine **Amnestie** für bestimmte Kategorien von zu Haft- oder Gefängnisstrafen Verurteilten forderten. Das Parlament lehnte diese Begehren ab. Ein wichtiges Argument für die Begründung dieser Ablehnung war, dass keine Gruppe von Bestraften auszumachen sei, für die sich eine Amnestie rechtfertigen liesse. Dem in der Öffentlichkeit verbreiteten Unbehagen über die Freiheitsstrafen für Drogenkonsumenten oder für Verkehrssünder – diese beiden Gruppen wurden in den Amnestiebegehren speziell erwähnt – sollte nach Ansicht der vorberatenden Kommission nicht mit einer einmaligen Amnestie, sondern mit entsprechenden Gesetzesrevisionen begegnet werden.¹

Wirtschaft

Wirtschaftspolitik

Strukturpolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 14.06.2017
GUILLAUME ZUMOFEN

Une initiative parlementaire Carobbio (sp/ps, TI) espère créer une base légale, ou même constitutionnelle, afin de **garantir un service universel dans toutes les régions** helvétiques. La conseillère nationale socialiste estime qu'il existe une inégalité entre les offres de service de base sur le territoire suisse. Selon elle, cette inégalité dessinerait à long-terme une menace pour la cohésion nationale et sociale. Ainsi, cette nouvelle base légale devrait permettre de garantir un service de base, comme les transports publics, l'accès à Internet ou encore les services postaux, à la population dans toutes les régions. Elle précise qu'une telle législation diminuerait notamment le risque de discrimination envers les habitants des régions périphériques ou de montagne. La majorité de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-CN) a proposé par 16 voix contre 9 de ne pas donner suite à l'initiative. Selon cette majorité, une telle mesure serait disproportionnée et ne prendrait pas en compte les différentes subtilités qui existent dans la définition d'un service universel. A l'opposé, une minorité a considéré que des mesures légales sont nécessaires. Au final, le Conseil national a rejeté l'initiative par 100 voix contre 75 et 3 abstentions. Une fragmentation gauche-droite s'est cristallisée. Les voix de l'UDC, du PLR, des vert'libéraux et du PBD ont fait pencher la balance.²

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.10.2017
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** verlangte Gregor Rutz (svp, ZH), dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und Abweichungen von diesem Grundsatz nur aus Sicherheitsgründen, nicht jedoch aus Lärmschutzgründen zulässig seien. Der Initiant ortete hinter Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts vielfach „politische Gründe“, was nicht korrekt sei. Zudem würden Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts dem Ziel der Verkehrsflusskanalisierung zuwiderlaufen. Die KVF-NR gab der Initiative im Oktober 2017 mit 13 zu 10 Stimmen Folge.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Im Gegensatz zur KVF-NR gab die KVF-SR im Januar 2018 der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) „**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**“ mit 8 zu 5 Stimmen keine Folge. Die Kommission befand, der zur Erfüllung der Forderung der parlamentarischen Initiative notwendige Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie wäre zu gross.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.11.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem die KVF-NR der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» 2017 Folge gegeben, sich die KVF-SR im Januar 2018 jedoch gegen Folge geben ausgesprochen hatte, nahm der Nationalrat im November 2018 das Geschäft auf. Die KVF-SR hatte ihre ablehnende Haltung damit begründet, dass die Erfüllung der parlamentarischen Initiative ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie darstellen würde. Die KVF-NR konterte, es brauche eine Netzhierarchie: Es nütze nichts, wenn der Bund für die Engpassbeseitigung Milliarden ausbebe und dann die Städte wegen des Lärmschutzes den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bremse. Daher müsse von oben vorgegeben werden, dass der Grundsatz der Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts explizit nicht wegen Lärmschutzgründen aufgehoben werden dürfe. Der Nationalrat folgte dieser Begründung mit 105 gegen 78 Stimmen (1 Enthaltung).⁵

Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014. Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir. Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFIInfr à l'unanimité. Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6.⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Einer parlamentarischen Initiative Schmidt (cvp, VS) zur **Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs**, wurde vom Nationalrat Mitte März Folge gegeben. Der Ständerat folgte hingegen im Herbst seiner Kommission (KVF), die schon 2011 der Initiative die Zustimmung verweigert hatte. Die parlamentarische Initiative hätte verlangt, dass neu 60% statt wie bisher 50% der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs aufgewendet werden. Als Begründung wurde die ab 2016 zu erwartende Finanzierungslücke im Strassenunterhalt und die angespannte Lage der Bundesfinanzen angegeben. Als Argument gegen die Initiative wurde im Ständerat vor allem der Umstand angegeben, dass die rund CHF 300 Mio. zwar dem Strassenverkehr zu Gute kämen, aber anderswo fehlen würden.⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 26.11.2012
NIKLAUS BIERI

Der parlamentarischen Initiative Maire (sp, NE) zur Beschränkung der Transportkosten für Lernende, welche einen kostengünstigen **Pauschaltarif für Lernende** zur Benützung des öffentlichen Verkehrs forderte, wurde von der nationalrätlichen Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur zwar Folge gegeben, der Nationalrat stimmte Ende November aber gegen die Initiative. Zuvor hatte schon die ständerätliche Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur der Initiative die Folge verweigert.⁸

Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de **ne pas donner suite à** l'initiative parlementaire Scherrer (pa, BE) qui prévoyait une révision de la loi sur la circulation routière afin d'y inscrire et d'y relever les **limitations maximales de vitesse autorisées sur les routes** et les autoroutes, ce qui aurait signifié un transfert de compétences du Conseil fédéral au parlement. Le texte de l'initiant prévoyait de fixer les limites maximales sur les routes hors des localités à 100 km/h et à 130 km/h pour les autoroutes, celles-ci ayant pu être plus basses pour certains types de véhicules (camions, autocars, remorques) ou sur certains tronçons particulièrement dangereux. Pour la majorité de la chambre, la fixation des limitations de vitesse doit rester de la compétence du gouvernement, car cela nécessite de la souplesse et répond à des critères techniques qu'il serait regrettable de politiser. En outre, les limitations en vigueur aujourd'hui seraient pleinement satisfaisantes. La même chambre a également rejeté l'initiative parlementaire Frey (udc, ZH) (lv. pa. 91.422) qui entendait elle aussi inscrire les limitations générales de vitesse dans la loi et non dans les ordonnances, mais sans fixer de valeur à ces limitations.⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai imparti pour la récolte de signatures a expiré en juillet.¹⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.10.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil des Etats a donné suite à une **initiative parlementaire** Brändli (udc, GR), qui demande de **faire de la route cantonale traversant le Prättigau** (GR) (reliant Landquart et Klosters à la station de transbordement du tunnel de la Vereina) **une route nationale** de deuxième et de troisième classe. Le reclassement demandé permettrait financièrement au canton d'aménager la voie d'accès du tunnel de la Vereina. La CTT a proposé de charger le Conseil fédéral, par voie de motion, de procéder à une analyse globale des points sensibles du réseau des routes nationales. Cette motion a été transmise à l'unanimité au cours de la même session par le Conseil des Etats. Elle demande un rapport présentant un aperçu exhaustif de l'état des travaux de construction et d'aménagement des routes nationales, dans le sens d'une planification continue, en insistant sur les moyens permettant une transition de la phase d'achèvement à la phase d'extension et en indiquant les modifications de loi, le calendrier et les moyens financiers nécessaires.¹¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 20.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a refusé par 105 voix contre 55 de donner suite à l'initiative parlementaire de Schenk (udc, BE). Elle visait à abolir la disposition de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, qui donnait la priorité absolue aux piétons sur les **passages cloutés** et à **réintroduire la disposition en vigueur antécédemment** (signe de la main pour annoncer le passage).¹²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 22.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.¹³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a donné une suite favorable à l'initiative Brändli (udc, GR) pour le **reclassement de la route du Prättigau** (GR) via un complément à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter l'initiative, car il jugeait non opportun l'inclusion d'une route considérée comme principale dans le réseau déjà planifié des routes nationales. Néanmoins admettant la nécessité du contournement de Saas et la difficulté qu'éprouvait le canton des Grisons à couvrir ses dépenses routières, il a mis sur pied une ordonnance portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Dans celle-ci, la liaison N13 Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina est incluse dans le réseau des routes nationales. Par cette ordonnance, le Conseil fédéral a trouvé une solution acceptable en collaboration avec le canton dans le cadre du programme pluriannuel en cours pour les routes principales. Lors des votes, le Conseil national et le Conseil des Etats ont non seulement approuvé le rapport de la Commission mais aussi l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.¹⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après huit ans de travaux, le Conseil national a définitivement classé par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire de l'ancien conseiller Bundi (ps, GR). Le texte demandait que le **principe du pollueur payeur** soit inscrit dans la Constitution et que les transporteurs paient tous les coûts qu'ils occasionnent, y compris les coûts externes et les nuisances à l'environnement. Le Conseil national a estimé que cette initiative défavorisait trop fortement le trafic routier et qu'elle avait le tort de ne pas prendre en compte les transports publics.¹⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 05.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a décidé de donner suite à une initiative parlementaire de Baader (udc, BL) par 96 voix contre 75. Le texte demandait le projet et la réalisation d'une **troisième galerie au Belchen** (A2/BL-SO). Selon Baader, le trafic s'acheminait vers une paralysie programmée si l'on restait à deux galeries. La construction d'une troisième galerie était le garant d'une absorption supplémentaire du trafic et le gage d'une plus grande sécurité. En plus, les conditions géologiques difficiles (présence d'anhydrite) autour des deux galeries existantes rendaient nécessaires des rénovations supplémentaires à celles qui se dérouleront entre 2001 et 2003. Avec 75 voix contre 71, le Conseil national a, par contre, rejeté l'initiative parlementaire de Wandfluh (udc, BE) (00.401) qui voulait que la route Spiez-Frutigen soit incluse dans le réseau national en tant que remplacement pour le tunnel du Rawil (BE-VS). Le classement de la route menant à l'aéroport de Zurich, proposé par Hegetschweiler (prd, ZH) (00.412), a connu le même sort par 81 voix contre 55.¹⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 30.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.¹⁷

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'organisation 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).)¹⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat lehnte eine parlamentarische Initiative Giezendanner (svp, AG) ab, welche die **Wiederzulassung von öffentlichen Rundstreckenrennen** (und damit auch Formel-1-Autorennen) verlangt. Angesichts der kleinräumigen Verhältnisse und der wirtschaftlichen Voraussetzungen sei der Bau einer modernen, für Formel-1-Rennen geeigneten Rundstrecke in der Schweiz kaum realisierbar. Dagegen sprächen auch Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsüberlegungen. Die Mehrheit der KVF-NR hatte sich für das Begehren ausgesprochen.¹⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 25.08.2009
NICOLAS FREYMOND

Contre l'avis de la majorité de sa CTT, le Conseil des Etats a décidé, par 21 voix contre 8, de donner suite à une initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) visant à **supprimer la vignette pour les vélos**. La majorité s'est ralliée à l'argumentaire de l'initiant soulignant l'archaïsme et l'inutilité du dispositif, dans la mesure où pratiquement tous les habitants du pays bénéficient d'une assurance responsabilité civile (RC). Pour la majorité de la CTT et la minorité rose-verte du plénum, deux arguments plaidaient pour le maintien de la vignette : la modicité du coût de cette assurance et le fait qu'environ 10% de la population, issus des milieux défavorisés, ne bénéficient pas d'une couverture RC privée. La CTT-CN a adhéré à la décision de la chambre haute.²⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.09.2010
NICOLAS FREYMOND

La commission des affaires juridiques du Conseil national (CAJ-CN) a décidé de donner suite à deux initiatives du canton d'Argovie, une initiative du canton de Soleure, ainsi qu'à sept initiatives parlementaires déposées par des députés et des groupes de la chambre basse, toutes en faveur d'une **plus grande sévérité à l'égard des chauffards**. À l'inverse, elle a décidé de ne pas donner suite à une initiative Amstutz (udc, BE) prévoyant la publication systématique des jugements et l'inscription des condamnations sur le permis de conduire. Elle a en effet estimé que la définition de la notion de chauffard retenue par l'initiant était inapplicable, car elle ne tenait pas compte de la gravité des infractions. Elle a en outre jugé l'initiative inutile dans la mesure où la publication des jugements est d'ores et déjà possible si l'intérêt public, l'intérêt de la personne lésée ou l'intérêt de la personne habilitée à porter plainte l'exigent. Par ailleurs, elle a relevé que les autorités administratives et judiciaires concernées ont déjà accès à ces informations grâce à des registres automatisés. Suivant sa commission, le plénum a décidé, par 90 voix contre 67, de ne pas donner suite à cette initiative.²¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CE a présenté un projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR) consistant en la **suppression de la vignette pour les vélos** et concrétisant ainsi l'initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) à laquelle le Conseil des Etats et la CTT-CN avaient décidé de donner suite l'année précédente. La commission a motivé la suppression de cette assurance responsabilité civile (RC) obligatoire pour les cyclistes par ses coûts administratifs jugés excessifs et par le fait que plus de 90% de la population est couverte par une assurance RC privée. Cette assurance obligatoire subsistera cependant pour les cyclomotoristes.

Le Conseil fédéral s'est dit favorable en principe à la suppression de la vignette pour les vélos. Il a cependant mis en garde contre les inconvénients de cette suppression en matière de protection des personnes lésées. Selon le projet de la CTT-CE, une victime ne pourra en effet plus exiger la couverture du dommage directement auprès d'une assurance autorisée à pratiquer en Suisse : elle devra en premier lieu s'adresser à l'auteur du dommage, puis, si nécessaire, le poursuivre en justice. En outre, elle ne pourra bénéficier d'un soutien financier du Fonds national suisse de garantie (FNG) qu'à titre subsidiaire et sans doute plusieurs années après les faits, si l'auteur du dommage ne dispose pas d'une assurance RC privée. Pour ces raisons, le gouvernement a exigé l'octroi à la personne lésée d'un droit de créance contre le FNG, lorsqu'aucune assurance RC n'est tenue à des prestations ou que l'absence d'assureur est contestée.

Au Conseil des Etats, lors du débat d'entrée en matière, la suppression a été combattue par des sénateurs socialistes, qui ont rappelé que si elle permettait d'économiser 1 franc de coûts administratifs par vignette, elle engendrerait sans aucun doute une hausse des primes de la RC privée. Or si cette augmentation excède 4 francs, alors le nouveau système sera plus coûteux que l'ancien. L'entrée en matière a toutefois été décidée sans opposition. Lors de la discussion par article, le projet de la CTT n'a pas suscité de débats et les sénateurs ont approuvé tacitement l'amendement proposé par le Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LCR par 25 voix contre 6 et 2 abstentions.

Au Conseil national, une minorité verte de la CTT-CN s'est opposée à l'entrée en matière, au motif que le système en vigueur fonctionne à satisfaction et que plusieurs associations de transports sont favorables à son maintien. Par 93 voix contre 56, les députés ont rejeté cette proposition, puis, sans discussion, ils ont adopté le projet, par 96 voix contre 51. En votation finale, les chambres ont confirmé leur premier vote, respectivement par 38 voix contre 2 et par 127 voix contre 58.²²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CN a présenté un projet de modification de la LCR (loi sur la circulation routière) en faveur d'un **durcissement des sanctions pénales à l'encontre des conducteurs sans permis**. Ce projet concrétise une initiative parlementaire Heer (udc, ZH) à laquelle les CTT des deux chambres ont décidé de donner suite, respectivement en 2008 et en 2009. Il prévoit qu'à l'avenir le fait de conduire un véhicule automobile sans avoir le permis de conduire requis soit sanctionné aussi sévèrement que le fait de conduire lorsque le permis a été retiré ou son utilisation interdite. Alors qu'aujourd'hui cette contravention n'est passible que d'une amende, elle vaudra dorénavant à son auteur une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire. La commission entend ainsi garantir l'égalité devant la loi et améliorer la sécurité routière.

Le Conseil fédéral a approuvé sans réserve la modification proposée par la CTT-CN, relevant combien elle rejoignait dans l'esprit les propositions gouvernementales relatives au programme Via Sicura.

Après avoir décidé l'entrée en matière sans la moindre opposition, le Conseil national a adopté le projet de sa commission sans discussion et à l'unanimité. Le Conseil des Etats ayant fait de même, les deux chambres ont adopté cette modification de la LCR en votation finale, respectivement à l'unanimité et par 41 voix contre 1.²³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Für die 2010 beschlossene **Abschaffung der Fahrradvignette** (obligatorische Haftpflicht) lief Anfang 2011 die Referendumsfrist ab, womit die entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes in Kraft trat.²⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 12.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November 2010 hatte die KVF-NR beschlossen, den Vorprüfungsentscheid zur Parlamentarischen Initiative Sommaruga (sp, GE) vom März desselben Jahrs zu sistieren. Die Initiative verlangt die **Befreiung der Taxis von der Pflicht**, Kinder bis 12 Jahren oder unter 150 cm Körpergrösse in **einer Rückhaltevorrückung** zu transportieren. Mit dem Sistierungsentscheid hatte die KVF-NR eine inhaltlich analoge Kommissionsmotion eingereicht, die der Nationalrat im April des Berichtsjahrs mit grosser Mehrheit annahm (10.3892). In der Folge gab die nationalrätliche Kommission im Mai nach erneuter Prüfung auch der Parlamentarischen Initiative Folge (19 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen), erhielt dazu aber keine Zustimmung ihrer Schwesterkommission im Ständerat. Dieser lehnte in der gleichen Session zudem die entsprechende Motion ab. In der Dezembersession entschied sich auch das Ratsplenum der Grossen Kammer deutlich für Folge geben. Damit ging das Geschäft erneut an die KVF-SR, deren Beurteilung Ende des Berichtsjahrs noch ausstand. Neben den Taxifahrern äusserten sich Anfang Jahr auch die Sportverbände kritisch zur neuen Rückhaltepflcht.²⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.03.2012
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Sommaruga (sp, GE) für **familienfreundlichere Taxis** bzw. für die Befreiung der Taxis von der Pflicht, Kinder unter 150 cm Körpergrösse oder bis 12 Jahre mit einer Rückhaltevorrückung zu transportieren, wurde im Berichtjahr von der KVF-SR erneut geprüft. Die Kommission beantragte, keine Folge zu geben und der Ständerat begrub das Geschäft in der Frühlingssession.²⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 10.12.2014
NIKLAUS BIERI

Eine von Nationalrat Mörgeli (svp, ZH) im Dezember 2014 eingereichte parlamentarische Initiative fordert die **Anpassung der Sicherheitsmargen** von fix installierten Laser-Geschwindigkeitsmessanlagen an die Werte von fixen Radaranlagen. Der Toleranzbereich ist bislang bei Radaranlagen grösser, weil die Genauigkeit der Lasermessung höher ist. Die parlamentarische Initiative wird damit begründet, dass ein höherer Toleranzbereich nicht wegen der Messgenauigkeit der Messanlagen notwendig sei, sondern wegen der ungenauen Tachometer-Anzeigen in den Fahrzeugen. Die Sicherheitsmargen seien nur deshalb so niedrig, damit der Staat die schon budgetierten Bussgelder auch einnehmen könne. Bis zum Ende des Jahres 2014 hatte die erstberatende, nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) noch nicht über die parlamentarische Initiative befunden.²⁷

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.12.2015
NIKLAUS BIERI

Betreffend der parlamentarischen Initiative Mörgeli (svp, ZH) zur **Anpassung der Sicherheitsmargen** bei Geschwindigkeitsmessanlagen wurde 2015 von der KVF-NR Folgegeben empfohlen. Die Schwesterkommission gab der im Winter 2015 von Walter Wobmann (svp, SO) übernommenen Initiative hingegen keine Folge. Die KVF-NR kam im November 2015 auf ihren Entscheid zurück und unterstützte nun diesen Entscheid. Ein Minderheitenantrag Wobmann zwang den Nationalrat allerdings zur Abstimmung. Mit 102 gegen 85 Stimmen (1 Enthaltung) gab die grosse Kammer der Initiative im Dezember 2015 schliesslich keine Folge.²⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 15.03.2016
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Müri (svp, LU) zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**, eingereicht im Juni 2013, wollte den sogenannten Netzbeschluss zur Übernahme von rund 400 km Strassen der Kantone durch den Bund in Kraft setzen. Müri wiederholte, was er schon in der Debatte zur Erhöhung der Nationalstrassenabgabe vertrat: Die Koppelung des Netzbeschlusses mit der Erhöhung der Nationalstrassenabgabe sei gefährlich, da das Referendum gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette zustande kommen werde und gute Chancen habe, angenommen zu werden. Der Netzbeschluss, der an sich unbestritten sei, würde dabei ebenfalls abgelehnt. Die Geschichte gab Müri recht: Das Referendum kam zustande, worauf die Vorlage in der Volksabstimmung Ende November 2013 Schiffbruch erlitt. Im Dezember 2014, also ein Jahr nach dem Urnengang, kam die parlamentarische Initiative Müri in den Nationalrat. Eine knappe Kommissionsmehrheit beantragte dem Rat, der Initiative keine Folge zu geben, da bald darauf die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF auf den Tisch komme und der Netzbeschluss in diesem Zusammenhang wieder diskutiert werden könne. Eine starke Minderheit Killer (svp, AG) argumentierte jedoch für Folge geben, da gerade dies der Kommission erlaube, den Netzbeschluss wieder ins Spiel zu bringen. Mit 101 gegen 77 Stimmen (keine Enthaltungen) setzte sich die Kommissionsminderheit durch, der Nationalrat gab der Initiative Folge. In den Ständerat kam die parlamentarische Initiative erst am 15. März 2016. Mit dem Hinweis, dass die Räte bereits Beschlüsse zum NAF gefasst hätten und der Netzbeschluss da einbezogen sei, wurde der Initiative Müri diskussionslos keine Folge gegeben.²⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussengeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrstopfer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge.³⁰

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die **periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** von Autolenkerinnen und Autolenkern soll nicht ab dem 70. Altersjahr einsetzen, sondern erst ab dem 75. Dies verlangt eine parlamentarische Initiative Reimann (svp, AG), welche im Juni 2015 im Nationalrat eingereicht worden war. In den Nachbarländern gebe es trotz der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG keine periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit und im Vergleich zur Schweiz auch keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallstatistik. Der Bund missachte die Selbstverantwortung der älteren Autofahrer, so Nationalrat Reimann. Die KVF-NR sah indes in der periodischen Untersuchung ab dem 70. Altersjahr keine Diskriminierung und auch keine zu grosse Einschränkung in der Selbstverantwortung und beantragte im November 2015 mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) stellte sich gegen diesen Antrag. Am 16. Dezember 2015 gab der Nationalrat der parlamentarischen Initiative Reimann mit 97 zu 82 Stimmen bei 4

Enthaltungen Folge. Zusammen mit knappen Mehrheiten der Fraktionen von CVP und FDP gewann die geschlossen stimmende SVP-Fraktion über die ablehnende Ratslinke. Im April 2016 beantragte auch die KVF-SR mit 6 gegen 3 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Die periodischen Kontrolluntersuchungen ab 70 Jahren seien nicht diskriminierend, zudem sei die Regelung im Rahmen der Via Sicura optimiert worden. Die Kommission verwies weiter auf das eigene Kommissionspostulat, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte Folgegeben. Am 8. Juni 2016 debattierte die kleine Kammer über das Geschäft. In den Voten wurde hauptsächlich auf die wissenschaftliche Evidenz eingegangen: Die Unfallstatistik zeige, dass alte Fahrerinnen und Fahrer keine Risikogruppe darstellten. Konrad Graber (cyp, LU) ging darauf nicht ein, empfahl dem Rat aber aus Effizienzgründen wie bei der parlamentarischen Initiative Regazzi keine Folge zu geben und erst den Bericht über die Evaluation der Via Sicura abzuwarten. Die kleine Kammer folgte entgegen diesem Votum der Minderheit Hösli und gab der Initiative mit 22 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) Folge.³¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.02.2017
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Addor (svp, VS) mit dem Titel "**Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung**" verlangte, dass die mit dem Massnahmenpaket Via sicura eingeführte Rückgriffspflicht der Versicherer auf fehlbare Strassenverkehrsteilnehmende wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Vor der Verabschiedung der Via sicura konnten Versicherungen unfallverursachende Versicherte finanziell am Schaden beteiligen, mit der heutigen Rückgriffspflicht komme es zu Härtefällen, in denen eine zusätzliche Bestrafung durch den finanziellen Rückgriff nicht angemessen sei, argumentierte der Initiant, der die Initiative im Dezember 2015 im Nationalrat eingereicht hatte. Im Februar 2017 gab die KVF-NR der parlamentarischen Initiative mit 14 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge.³²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 03.05.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) analog zur Fabi-Vorlage die **Schaffung eines Fasi**, eines Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Strasseninfrastruktur, erreichen. Als er die Initiative 2012 eingereicht hatte, forderte Giezendanner, der Fasi sei im Gleichschritt mit Fabi zu schaffen. Die UREK-NR gab der Initiative im März 2013 Folge, da die Notwendigkeit einer Neuerung in der Strassenverkehrsfinanzierung unbestritten war. Während Fabi im Februar 2014 vom Volk angenommen wurde, blieb Giezendanners Vorstoss für ein Fasi liegen, weil auf die bundesrätliche Botschaft zur Strassenverkehrsfinanzierung gewartet wurde. Im Februar 2015 legte der Bundesrat seine Botschaft zum NAF vor und zog damit die Leitlinien zur Strassenverkehrsfinanzierung, weshalb die UREK-SR die parlamentarische Initiative Giezendanner im Mai 2015 ablehnte. Erst im Mai 2017 wurde die Initiative im Nationalrat behandelt. Drei Monate nach dem Volks-Ja zum NAF schien die Initiative so obsolet zu sein, dass Nationalrat Giezendanner darauf verzichtete, das Wort zu ergreifen. Mit 165 zu 8 Stimmen (2 Enthaltungen) wurde der Vorstoss diskussionslos abgelehnt.³³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.05.2017
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme der parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** ab 75 statt ab 70 Jahren, reichte die KVF-NR im März 2017 den Entwurf zu einer entsprechenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ein. Im Mai 2017 nahm der Bundesrat dazu Stellung. Der Bundesrat stellte darin fest, dass sich im Vernehmlassungsverfahren die Befürworter und Gegner einer späteren Prüfung der Fahrtüchtigkeit die Waage halten. Weil der Bundesrat die Eigenverantwortlichkeit der Seniorinnen und Senioren in diesem Bereich fördern möchte, stimmte er einer Heraufsetzung des Untersuchungsalters zu, jedoch unter dem Vorbehalt flankierender Massnahmen wie beispielsweise Sensibilisierungskampagnen, damit die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet sei.³⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.09.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur Heraufsetzung der **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** vom 70. auf das 75. Altersjahr im Parlament Folge gegeben worden war, behandelte der Nationalrat im Juni 2017 eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Eine Mehrheit der KVF-NR empfahl die Annahme, eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) wollte die Vorlage so ändern, dass eine erste obligatorische Untersuchung mit 70 Jahren stattfindet, die nächste aber erst mit 75 (statt alle zwei Jahre, wie bisher). In der Debatte wurden hauptsächlich die Antworten von Ärzteverbänden im vom Astra in dieser Sache durchgeführten Vernehmlassungsverfahren herangezogen. Der Nationalrat folgte schliesslich seiner Kommissionsmehrheit und nahm das höhere Alter bei der ersten Fahrtüchtigkeitsprüfung mit 143 zu 15 Stimmen (bei 26 Enthaltungen) an. Im September 2017 stimmte auch der Ständerat der Vorlage trotz eines eindringlichen Appells von Ständerat Jositsch (sp, ZH) mit 34 zu 4 Stimmen (5 Enthaltungen) zu. In den Schlussabstimmungen vom 29. September 2017 wurde die Gesetzesänderung in beiden Kammern klar angenommen.³⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Aufgrund der Annahme der Motion KVF-SR am 27. Februar 2018 sah die KVF-SR keinen weiteren Handlungsbedarf bezüglich der Via sicura. Sie beschloss deshalb an ihrer Sitzung vom 9. April 2018 einstimmig, der parlamentarischen Initiative Addor (svp, VS) **"Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung"** keine Folge zu geben. Aus dem gleichen Grund empfahl sie ihrem Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die im September 2016 vom Nationalrat angenommene Motion Gschwind (cvp, JU) "Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen" abzulehnen. Der im Rat noch nicht behandelten, im März 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative Rieder (cvp, VS) "Via sicura. Zurück zur Vernunft" wollte die KVF-SR mit 8 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung ebenfalls keine Folge geben. Ständerat Rieder zog seine parlamentarische Initiative im Mai 2018 zurück.³⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.04.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** wurde im April 2019 von der KVF-SR behandelt. Die Kommission blieb bei ihrer schon im Januar 2018 geäusserten Haltung, dass das Ansinnen des Initianten zu stark in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreifen würde, und empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben.³⁷

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.³⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Mauro Tuena (svp, ZH) forderte mit einer im Dezember 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative die **Zulassung von allen anerkannten Ärztinnen und Ärzten zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen**. Der Initiant ortete im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrszulassungsverordnung zuviel Bürokratie: Eine in der Verordnung vorgeschriebene Weiterbildung für zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassene Ärztinnen und Ärzte sei kompliziert und teuer. Die Regelung der Zulassung führe «zu einer absurden und ausufernden Pathologisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und zu einer völlig unverhältnismässigen Aufblähung der Disziplin Verkehrsmedizin». Nationalrat Tuena schlug stattdessen vor, dass alle anerkannten Ärztinnen und Ärzte zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassen werden sollten.

Der Mehrheitsantrag der KVF-NR hiess, der Initiative keine Folge zu geben, eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) wollte Folge geben.

In der Ratsdebatte vom 11. Juni 2019 äusserte sich auch der als Arzt und Ratsmitglied von Tuena in seinem Votum adressierte Pierre-Alain Fridez (sp, JU): Er hielt fest, die aktuelle Regelung entlaste die Ärzteschaft und schütze sie davor, Fehler zu begehen. Eine Mehrheit im Rat hielt eine Spezialisierung der Ärzte für verkehrsmedizinische Untersuchungen weiterhin für sinnvoll. Mit 102 zu 76 Stimmen (1 Enthaltung) beschloss

der Rat, der Initiative keine Folge zu geben.³⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte der kleinen Kammer, der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» Folge zu geben. Der Ständerat entschied sich jedoch im Juni 2019 mit 20 gegen 16 Stimmen (1 Enthaltung) für den Antrag seiner Kommission und somit gegen Folgegeben.⁴⁰

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 fehlerhafte 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.⁴¹

Eisenbahn

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 19.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation.⁴²

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la

proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.⁴³

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Devant le besoin d'aider les villes à résoudre leurs problèmes de circulation et en dépit du rejet d'une politique coordonnée des transports en votation populaire, **l'idée d'une ponction dans le produit des droits d'entrée sur les carburants afin de financer en partie les transports publics d'agglomération rencontre un nombre toujours plus important de partisans.** Pour sa part, le Conseil fédéral a répondu favorablement à l'initiative parlementaire Béguelin (ps, VD), que le Conseil national avait acceptée en 1989. Le gouvernement a, à cet effet, proposé le transfert annuel d'une somme de 150 millions de francs dès 1992. Il a précisé vouloir agir par voie d'ordonnance afin d'accélérer le mouvement. A l'origine, une révision de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants avait été élaborée et mise en consultation en 1989. Elle y a rencontré l'approbation d'une bonne part des cantons, partis et organisations et a montré l'existence de besoins évidents en ce domaine. La crainte de voir limiter les fonds pour la construction des routes a cependant soulevé quelques oppositions, notamment de la part du lobby automobile et des régions de montagne qui craignent d'être défavorisées au profit des villes.⁴⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrätin Rytz (gp, BE) im März 2018 die Einsetzung einer ständigen parlamentarischen **Aufsichtsdelegation zur Steuerung der bundesnahen Betriebe im Verkehrs- und Fernmeldebereich.** Weil der Postauto-Skandal gezeigt habe, dass Handlungsbedarf bestehe, solle eine parlamentarische Aufsichtsdelegation nach dem Vorbild der NEAT-Aufsichtsdelegation die parlamentarische Oberaufsicht vertiefter wahrnehmen als bisher. Die zu schaffende Aufsichtsdelegation solle aus Mitgliedern der Finanz-, der Geschäftsprüfungs- und der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte zusammengesetzt sein. Im Juni 2019 zog die Initiatorin ihr Anliegen jedoch zurück: Nationalrätin Rytz begründete diesen Schritt einerseits mit der ablehnenden Haltung der GPK, andererseits mit ähnlichen Bestreben im Ständerat, für welche die Initiatorin mit dem Rückzug ihrer Initiative Platz schaffen wollte.⁴⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 13.06.2019
NIKLAUS BIERI

Sozialpolitik

Sozialversicherungen

Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.01.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Mai 2019 reichte Luzi Stamm (svp, AG) eine parlamentarische Initiative ein, mit der er **Gelder von fix montierten Verkehrsüberwachungsgeräten der AHV zukommen** lassen wollte. Dadurch würden sich die Instanzen, welche die Radargeräte platzierten, zukünftig von den Geldempfängern unterscheiden, wodurch sichergestellt werden könne, dass die Überwachungsgeräte der Sicherheit im Strassenverkehr und nicht der Aufbesserung der Gemeinde- oder Kantonskasse dienten. Nach Stamms Ausscheiden aus dem Nationalrat bei den eidgenössischen Wahlen 2019 wurde die Initiative abgeschrieben.⁴⁶

-
- 1) AB NR, 1990, S. 1870 ff.
 - 2) BO CN, 2017, pp.1125 s.; Communiqué KVF-N/CTT-N; Rapport KVF-N/CTT-N
 - 3) Medienmitteilung KVF-NR; SGT, TA, 18.10.17; WoZ, 19.10.17
 - 4) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018
 - 5) AB NR, 2018, S. 1886 ff
 - 6) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.
 - 7) AB NR, 2012, S. 461 f., AB SR, 2012, S. 833 f.
 - 8) AB NR, 2012, S. 1849 ff.
 - 9) BO CN, 1992, p. 612 ss.; BO CN, 1992, p. 614 ss.; JdG, 21.3.92.
 - 10) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).
 - 11) BO CE, 1999, p. 954 ss.; BO CE, 1999, p. 960 ss.
 - 12) BO CN, 2000, p. 361 ss.
 - 13) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.
 - 14) FF, 2000, p. 3015 ss. et 3026 ss.; BO CN, 2000, p. 902 ss. et 1210; BO CE, 2000, p. 393 et 723.
 - 15) BO CN, 2001, p. 693 ss.; presse du 13.6.01.
 - 16) BO CN, 2001, p. 260 ss. et 1430 ss.; Bund, 20.3.01.
 - 17) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.
 - 18) 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.
 - 19) BBI, 2006, S. 1861 ff. (Kommission) und 1873 ff. (BR); BZ, 2.2. und 20.3.06; Presse vom 15.2.06.
 - 20) BO CE, 2009, p. 400 ss.; presse du 27 au 29.5.09; NZZ, 26.8.09 (CTT-CN).
 - 21) BO CN, 2010, p. 1296 ss. et Annexes III, p. 211 ss. (CAJ).
 - 22) BO CE, 2010, p. 692 ss. et 1008; BO CN, 2010, p. 1433 ss. et 1672; FF, 2010, p. 5973 ss.; FF, 2010, p. 3767 ss.; FF, 2010, p. 3779 ss.
 - 23) BO CN, 2010, p. 1432 s. et 2181; BO CE, 2010, p. 1047 et 1354; FF, 2010, p. 8221 s.; FF, 2010, p. 3579 ss. (CTT-CN) et 3589 s. (CF).
 - 24) AS, 2011, S. 4925; TG, 4.5.11.
 - 25) AB NR, 2011, S. 2033 ff.; TA, 31.1.11; SGT, 18.2.11 (Sportverbände); Presse vom 12.4.11; BZ, 25.5.11.
 - 26) AB SR, 2012, S. 264.
 - 27) Pa.lv. 14.465.
 - 28) AB NR, 2015, S. 2215 f.
 - 29) AB NR, 2014, S. 2312 f.; AB SR, 2016, S. 196.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
 - 30) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
 - 31) AB NR, 2015, S. 2260 ff.; AB SR, 2016, S. 408 ff.; Kommissionsbericht_KVF-NR; Kommissionsbericht_KVF-SR
 - 32) Medienmitteilung KVF-NR
 - 33) AB NR, 2017, S. 649
 - 34) Bericht KVF-NR; Stellungnahme BR
 - 35) AB NR, 2017, S. 1054ff.; AB SR, 2017, S. 591ff.; LZ, 30.9.17
 - 36) Medienmitteilung KVF-SR vom 10.04.18
 - 37) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
 - 38) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
 - 39) AB NR, 2019, S. 994 ff.
 - 40) AB SR, 2019, S. 486 f.
 - 41) AB NR, 2019, S. 1622 ff.; Bericht der KVF-NR vom 13.8.19
 - 42) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.
 - 43) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).
 - 44) LNN, 24.1.90; Bund, 19.2.90; presse du 6.7.90.
 - 45) AB NR, 2019, S. 1079
 - 46) Pa.lv. 19.435