

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Nationalstrassen, Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Strassenverkehr, 2016 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>NAF</b>	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>ETHL</b>	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>FORTA</b>	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>EPFL</b>	École polytechnique fédérale de Lausanne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Kurz nach der Abstimmung zur "Milchkuh-Initiative", die wie ein Damokles-Schwert über dem **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** gehangen hatte und überraschend deutlich abgelehnt worden war, nahm der Nationalrat als Zweitrat die Debatte über den NAF auf. Die KVF-NR beantragte dem Rat Eintreten auf die Entwürfe 1, 3 und 4, aber Nichteintreten auf den Entwurf 2, dem Bundesgesetz zum NAF. Der Nichteintretensantrag folgte automatisch aus der Ablehnung in der Kommissionsabstimmung: Kommissionsmitglieder von rechts lehnten den Entwurf wegen der enthaltenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags ab und Kommissionsmitglieder von links stimmten wegen den zu hohen Kosten für die Bundeskasse gegen den Entwurf. Eine Minderheit Burkart (fdp, AG) verlangte Eintreten auf Entwurf 2 und eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte die Vorlagen 1 bis 4 mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen, an den Bundesrat zurückweisen. Der Antrag Burkart wurde einstimmig angenommen, der Antrag Rytz mit 141 gegen 51 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt. In der folgenden Debatte zum Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF wurden Anträge aus allen Richtungen abgelehnt: Erfolglos verlangte Jürg Grossen (glp, BE) mit seinen Anträgen zur Besteuerung von Elektrofahrzeugen, dass die Abgabe sich an der Leistung orientiere und dass eine bestimmte Marktdurchdringung durch die E-Mobilität gegeben sein müsse, bevor die Abgabe in Kraft trete. Die Anträge von Evi Allemann (sp, BE), welche die Schonung der Bundeskasse beabsichtigten, wurden ebenso abgelehnt wie die Anträge von Ulrich Giezendanner (svp, AG) oder Walter Wobmann (svp, SO). Die Annahme der Mehrheitsanträge führte dazu, dass in der umstrittenen Frage der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags die Erhöhung um 4 Rappen gemäss Ständerat angenommen wurde, bei der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge aber eine Differenz zum Ständerat geschaffen wurde: Hatte dieser eine Zweckbindung von "maximal" 60% nach zwei Jahren beschlossen, so entschied der Nationalrat für "fix" 60% sofort bei Inkrafttreten. Weiter beschloss die grosse Kammer, dass der Strassenfonds bei grösseren Sparprogrammen des Bundes nicht angetastet wird. Der Rat verwehrte dem Bundesrat zudem die Kompetenz zur Anpassung der Benzinsteuern an die Teuerung. Dem Entwurf 1 wurde schliesslich mit 132 zu 62 Stimmen zugestimmt und die weiteren Entwürfe wurden ebenfalls deutlich angenommen. Aussergewöhnlich war das Abstimmungsresultat zum Netzbeschluss (Entwurf 3): 150 Ja-Stimmen standen 43 Enthaltungen aus den Reihen von SP und Grünen gegenüber.

Im Rahmen der Debatte zum NAF wurden zwei weitere Geschäfte behandelt: Zum Einen die Motion der KVF-SR 16.3009, welche vom Bundesrat bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette verlangt, zum Anderen eine Motion der KVF-NR 16.3349, welche ein Reporting über die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzbeschluss-Strecken verlangt. Die Motion zur E-Vignette war schon im März im Ständerat angenommen worden und fand auch im Nationalrat eine Mehrheit, obschon Befürchtungen um eine Verletzung der Privatsphäre geäussert wurden. Die Motion zum Reporting über die Kosten der Netzbeschluss-Strecken war im Zusammenhang mit dem NAF insofern wichtig, als zwischen den Kantonen und dem ASTRA Uneinigkeit über die Kosten bestand und diese Kosten, sollte der Netzbeschluss im NAF integriert sein, auch im Rahmen des NAF gedeckt werden sollten. Das ASTRA sah Kosten in der Höhe von CHF 105 Mio. auf die Bundeskasse zu kommen, die Kantone gingen jedoch von Kosten von nur CHF 35 Mio. aus. Mit dem Reporting sollten die effektiven Kosten bestimmt werden. Im Nationalrat wurde die Motion angenommen.<sup>1</sup>

## Strassenverkehr

### MOTION

DATUM: 13.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Weil Fahrzeuge mit Anhängern oder Wohnwagen auf Schweizer Autobahnen höchstens mit 80 km/h fahren dürfen, würden sie selbst von Lastwagen überholt, was zu gefährlichen Situationen führen würde, so Nationalrat Burkart (fdp, AG), der mit einer Motion vom März 2017 die **Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger** auf den Nationalstrassen forderte. Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 Stundenkilometer für Motorwagen mit Anhänger sei auf den gut ausgebauten Schweizer Autobahnen unter Einhaltung spezifischer fahrzeugtechnischer Anforderungen problemlos möglich. Diese Ansicht teilte auch der Bundesrat, der empfahl, die Motion anzunehmen. Der Nationalrat kam diesem Antrag in der Sommersession 2017 diskussionslos nach.<sup>2</sup>

### MOTION

DATUM: 11.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm im Dezember 2017 eine Motion Burkart (fdp, AG) zur **Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger** diskussionslos an und folgte damit dem Nationalrat, der das Anliegen im Sommer 2017 ebenfalls diskussionslos gutgeheissen hatte.<sup>3</sup>

### MOTION

DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Burkart (fdp, AG) den Anstoss geben, das **Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen** und Autostrassen zu **erlauben**. Der Motionär schlug vor, nur das Vorbeifahren zu erlauben und das Überholen auf der rechten Spur weiterhin zu verbieten. Es gelte, eine verständliche Unterscheidung zwischen Vorbeifahren und Überholen zu schaffen; damit würde die bereits bestehende Unsicherheit vieler Verkehrsteilnehmenden bezüglich des Rechtsvorbeifahrens beseitigt. Mit dem erlaubten Vorbeifahren auf der rechten Spur könnte die Verkehrskapazität der Nationalstrassen um 5 bis 10 Prozent erhöht werden, zitierte Nationalrat Burkart eine Studie der EPFL Lausanne. Im Nationalrat gab es zwar Stimmen, welche vor einer Rechtsunsicherheit warnten und die Verkehrssicherheit gefährdet sahen, das Plenum nahm die Motion aber im Februar 2018 mit 145 zu 37 Stimmen (9 Enthaltungen) an, wobei die Gegenstimmen nur aus den Fraktionen der SP und der Grünen stammten.<sup>4</sup>

### MOTION

DATUM: 09.04.2018  
NIKLAUS BIERI

Im April 2018 äusserte sich die KVF-SR zur Motion Burkart (fdp, AG) „**Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben**“. Die Kommission empfahl ihrem Rat mit 7 zu 4 Stimmen (2 Enthaltungen), die Motion abzulehnen. Rechtsvorbeifahren sei gemäss geltendem Recht auf Einspurstrecken, Beschleunigungsstreifen und beim Kolonnenfahren bereits legal, darüber hinaus sei jedoch zu befürchten, dass der Verkehrsfluss nicht verbessert und die Unfallgefahr vergrössert werde. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) empfahl die Motion zur Annahme.<sup>5</sup>

### MOTION

DATUM: 13.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Nachdem sich die Kommissionsmehrheit der KVF-SR gegen die Motion Burkart (fdp, AG) «**Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben**» ausgesprochen hatte, setzte sich eine Minderheit Wicki (fdp, NW) für die Motion ein. Ständerat Wicki beschwor im Rat die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, jedes Mittel zu ergreifen, welches möglicherweise die Anzahl Stautunden reduzieren könnte. Zudem behebe das Erlauben des Rechtsvorbeifahrens gerade eine Rechtsunsicherheit, statt, wie von der Kommissionsmehrheit befürchtet, eine solche zu schaffen. Nach mehreren engagierten Voten nahm der Ständerat die Motion schliesslich mit 30 zu 8 Stimmen (1 Enthaltung) an.<sup>6</sup>

### POSTULAT

DATUM: 05.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der Grünliberalen Fraktion verlangte vom Bundesrat, die **Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit** zu prüfen. Der Bund solle wissenschaftlich erheben, welche Fahrassistenzsysteme in welcher Art zu mehr Verkehrssicherheit führen könnten und welche Ressourcen und gesetzlichen Anpassungen allenfalls notwendig seien, um die Verkehrssicherheit dank Fahrassistenzsystemen optimal zu erhöhen. Im Plenum wurde keine Kritik vorgebracht, Nationalrat Burkart (fdp, AG), der das Postulat bekämpft hatte, war nicht im Saal. Bundesrätin Sommaruga zeigte sich bereit, ein entsprechendes Forschungsprojekt aufzunehmen, und bat den Rat um Annahme des Postulats. Die geschlossene Ablehnung durch die Fraktionen von SVP und FDP sowie einer grossen Mehrheit der CVP-Fraktion

fürhte jedoch zur Ablehnung des Postulats mit 119 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>7</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 22.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Eine **Gesamtsicht zum Langsamverkehr** wünschte sich Nationalrat Burkart (fdp, AG), der ein entsprechendes Postulat im Dezember 2018 einreichte. Er begründete sein Anliegen mit der stetigen Zunahme von Velos, E-Bikes, Trottinetten und fahrzeugähnlicher Geräte (fäG), die gerade auch durch immer mehr Sharing-Angebote in den Städten weitere Verbreitung fänden. Der Postulant wünschte sich einen Bericht, der Auskunft darüber gibt, wer mit welchem Gerät unter welchen Bedingungen auf welchen Verkehrsflächen verkehren darf. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats und der Nationalrat folgte diesem Antrag im März 2019 diskussionslos.<sup>8</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Knapp zwei Wochen nachdem der Ständerat drei vom Nationalrat aufgenommene Projekte (Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn) wieder aus dem Ausbauschnitt 2019 des Projekts «**Nationalstrassen 2020–2023**» gestrichen hatte, kam die Vorlage erneut in den Nationalrat. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, damit die Differenzen beigelegt würden und die Schlussabstimmungen noch in der Sommersession durchgeführt werden könnten.

Kommissionsberichterstatte Burkart (fdp, AG) und Bundesrätin Sommaruga betonten im Rat, eine Zustimmung zum Ständerat sei kein Nein zu den drei gestrichenen Projekten an sich, diese würden einfach regulär geprüft und den Räten gegebenenfalls im nächsten Ausbauschnitt unterbreitet. Der Rat folgte dem Kommissionsantrag und stimmte stillschweigend zu.

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 149 zu 45 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte ihr einstimmig (43 Stimmen, 1 Enthaltung) zu.<sup>9</sup>

### Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

#### POSTULAT

DATUM: 28.09.2018  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2018 reichte Thierry Burkart (fdp, AG) ein **Postulat betreffend die Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz** ein. Burkart forderte den Bundesrat darin auf zu erläutern, wie er mit der zunehmenden Verkehrsüberlastung zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz umzugehen gedenke.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Herbstsession 2018 vom Nationalrat stillschweigend gutgeheissen.<sup>10</sup>

1) AB NR, 2016, S. 1067 ff.; AB NR, 2016, S. 1090 ff.; AZ, NZZ, TA, TG, 16.6.16

2) AB NR, 2017, S. 1195.

3) AB SR, 2017, S. 926 f.

4) AB NR, 2018, S. 59 f.

5) Kommissionsbericht KVF-SR vom 9.4.18

6) AB SR, 2018, S. 553 ff.

7) AB NR, 2019, S. 46

8) AB NR, 2019, S. 586

9) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp, 22.6.19

10) AB NR, 2018, S. 1734.