

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Alkohol, Strassenverkehr
Akteure	Burkart, Thierry (fdp/plr, AG) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
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

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Alkohol, Strassenverkehr, 2017 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ETHL Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne

CTT-CN Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
EPFL École polytechnique fédérale de Lausanne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

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 Anhängern** 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.¹

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 Anhängern** diskussionslos an und folgte damit dem Nationalrat, der das Anliegen im Sommer 2017 ebenfalls diskussionslos gutgeheissen hatte.²

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.³

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, Beschleunigungstreifen 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.⁴

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.⁵

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 bekämpfte 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 führte jedoch zur Ablehnung des Postulats mit 119 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen).⁶

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, Trottnetten 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.⁷

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 Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 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.⁸

1) AB NR, 2017, S. 1195.

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

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

4) Kommissionsbericht KVF-SR vom 9.4.18

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

6) AB NR, 2019, S. 46

7) AB NR, 2019, S. 586

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