

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Postulat</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

Ackermann, Nadja  
Beer, Urs  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Beer, Urs; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Postulat, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	11
Raumplanung und Wohnungswesen	11
Raumplanung	11
<b>Bildung, Kultur und Medien</b>	12
Medien	12
Neue Medien	12

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<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 Etats
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Rechtsordnung

#### Strafrecht

POSTULAT  
DATUM: 02.03.2011  
NADJA ACKERMANN

Ein vom Nationalrat überwiesenes Postulat Pius Segmüller (cvp, LU) beauftragte den Bundesrat zu prüfen, ob die Strafprozessordnung dahingehend zu ändern ist, dass künftig **Raser**, die schwere Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten verursachen, konsequent in Untersuchungshaft gesetzt werden könnten. Der Bundesrat beantragte eine Ablehnung des Postulats, da die Untersuchungshaft eine schwere strafprozessuale Zwangsmassnahme darstelle.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehr und Kommunikation

POSTULAT  
DATUM: 18.12.2015  
NIKLAUS BIERI

Mit seinem im September 2015 eingereichten Postulat will Nationalrat Candinas (cvp, GR) für die **vereinfachte Fahrzeugprüfung für Kleinfahrzeuge** Bürokratie abbauen und Rechtsgleichheit schaffen: Während langsame Elektrovelos ohne Nummernschild und Führerschein gefahren werden dürfen, seien für leichte und in der Geschwindigkeit limitierte Elektrofahrzeuge, wie sie vor allem von älteren Leuten eingesetzt werden, Nummernschilder und Versicherung notwendig. Mit der rasch zunehmenden Anzahl Modelle von sogenannten Klubfahrzeugen sei es notwendig, die Zulassungs- und Verwendungsvorschriften für diese langsamen Elektrofahrzeuge zu vereinheitlichen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats und der Nationalrat stimmte am 18. Dezember 2015 stillschweigend zu.<sup>2</sup>

POSTULAT  
DATUM: 12.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte Nationalrätin Leutenegger Oberholzer (sp, BL) im Dezember 2014 den Bundesrat beauftragen, eine Studie bezüglich der **selbstfahrenden Autos und deren verkehrspolitischen Auswirkungen** zu erstellen. Insbesondere der Zeitpunkt der Marktreife selbstfahrender Autos, die Auswirkungen der autonomen Fahrzeuge auf die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, der Bedarf an Infrastrukturen sowie die geplanten Anpassungen von Normen und Regeln waren der Nationalrätin wichtig. Im Februar 2015 bekundete der Bundesrat seine Bereitschaft, einen Bericht zu diesen Fragen zu erstellen. Der Nationalrat überwies daraufhin das Postulat im März 2015 diskussionslos.

Im Dezember 2016 publizierte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat Leutenegger Oberholzer und hielt darin fest, dass „automatisierte Fahrzeuge in den kommenden 15 – 25 Jahren einen nennenswerten Anteil der zugelassenen Strassenfahrzeuge darstellen werden“ und dass die Strasse als Verkehrsträger „durch den vermehrten Einsatz automatisierter Fahrzeuge zusätzlich an Bedeutung gewinnen dürfte“.

Im Juni 2017 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.<sup>3</sup>

### Verkehrspolitik

POSTULAT  
DATUM: 22.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les problèmes de ferroutage ont fait l'objet de diverses interventions parlementaires.** Le postulat Bühler (ps, SH), transmis par la petite chambre, désire, de la part des CFF, une collaboration avec le transport routier dans le domaine du trafic de marchandises, en vue, en particulier, d'un financement commun des installations nécessaires au transport combiné rail/route. Le Conseil national a, pour sa part, accepté le postulat Eggenberg (ps, BE) (90.424) demandant de subventionner le trafic combiné avec conteneurs intermodaux au moyen du produit sur les droits d'entrée des carburants. Cette même chambre a encore adopté partiellement comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) (89.646) qui se préoccupait du blocage toujours plus important du trafic des poids lourds dans le Tessin, à la frontière italienne. Parmi plusieurs exigences, figurait la demande d'un renforcement anticipé de la ligne ferroviaire Bellinzzone-Luino afin d'augmenter les capacités de ferroutage sur ce tronçon.<sup>4</sup>

POSTULAT  
DATUM: 03.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Concernant ces gros travaux, le Conseil des Etats a transmis un postulat (Ad. 90.066) de sa commission des transports et du trafic au sujet de leur financement.** Ce texte demande au Conseil fédéral de réactualiser leurs budgets, de préciser par quels moyens il compte se procurer les sommes nécessaires, d'élaborer un échelonnement de l'engagement financier de la Confédération et d'établir un calendrier relatif à l'achèvement de ces travaux.<sup>5</sup>

### Strassenverkehr

POSTULAT  
DATUM: 22.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

Au Conseil national, G. Baggi (pdc, TI) a proposé, dans le but de **prévenir les risques causés par les jeunes conducteurs**, de retirer pour une période prolongée le permis de conduire des automobilistes appartenant à ces classes d'âge impliqués dans des accidents, et de faire en sorte que les véhicules qu'ils conduisent voient leur puissance restreinte. Les députés, considérant cette motion comme quelque peu discriminatoire envers les jeunes, la transpirent sous forme de postulat. La grande chambre a encore accepté le postulat Jaeger (AdI, SG) (90.321), suggérant l'introduction d'un permis de conduire à l'essai comportant un système de points permettant son retrait ainsi que l'abaissement à 0,5 pour mille du taux d'alcoolémie admis.<sup>6</sup>

POSTULAT  
DATUM: 01.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat trois **motions concernant la sécurité routière**. Le premier texte, de E. Ledergerber (ps, ZH) (Po. 89.724) propose l'introduction du permis de conduire à points; pour chaque infraction, le contrevenant se verrait retirer un certain nombre de points et, lorsque ceux-ci seraient épuisés, le permis serait retiré pour un certain temps et le conducteur obligé de repasser l'examen de conduite. Le second, déposé par F. Lanz (ps, LU) (Po. 90.672), vise à une révision de la loi sur les amendes d'ordre, pour qu'elles puissent être infligées au détenteur du véhicule lorsque le contrevenant n'est pas connu, et que seules celles de plus de 100 francs soient inscrites au registre cantonal des peines. Le troisième (Po. 89.796), ayant pour auteur J. Ziegler (ps, GE), demande au Conseil fédéral d'obliger les camions circulant sur les routes suisse à s'équiper d'un dispositif latéral de protection (consistant en la fixation de deux barres latérales) permettant ainsi de réduire le nombre des victimes chez les usagers de véhicules à deux roues.<sup>7</sup>

POSTULAT  
DATUM: 22.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS).<sup>8</sup>

POSTULAT  
DATUM: 14.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a encore rejeté le **postulat** Fierz (pe, BE) (Po. 90.602) chargeant le gouvernement de faire réévaluer le rapport du BPA (Bureau suisse de prévention des accidents) selon lequel les cours antidérapage seraient efficaces et, donc, à recommander, et a transmis celui de **Vollmer** (ps, BE) (Po. 90.804) que Scherrer (ap, BE) avait combattu en 1990 et dont la discussion avait été renvoyée. Ce dernier texte **invite le Conseil fédéral à augmenter de façon importante les amendes d'ordre**, qui n'ont plus été réadaptées depuis 1973, pour qu'elles retrouvent un effet dissuasif.<sup>9</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

D'autre part, le Conseil national a rejeté le postulat Maeder (-, AR) qui demandait au Conseil fédéral d'examiner la pertinence d'une obligation pour les voitures de **rouler même de jour avec les phares allumés** et, le cas échéant, de prévoir une modification législative allant dans ce sens. La chambre a estimé que cela irait à l'encontre du but recherché et de la pratique des autres pays européens.<sup>10</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a encore transmis le postulat Nabholz (prd, ZH) qui invite le gouvernement à procéder à une **enquête sur le comportement des usagers de la route**, afin de trouver des solutions pour un plus grand respect des règles de la circulation et résoudre les contradictions croissantes entre les intérêts des piétons, des cyclistes et des automobilistes.<sup>11</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 10.06.1992  
SERGE TERRIBILINI

Cela a répondu quelque peu aux exigences des libéraux qui, par la voix de H. Reymond (pl, VD) au Conseil des Etats et de leur groupe au Conseil national avaient demandé auparavant au gouvernement de **débloquer 100 millions de francs puisés dans le fonds routier** en tant que crédits conjoncturels particulièrement destinés à aider les entreprises des cantons les plus touchés par la crise du bâtiment et du génie civil. Ces textes, déposés sous forme de motions (Mo. 92.3025 resp. Mo. 92.3048) ont été transmis comme postulats par le parlement.<sup>12</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 09.10.1992  
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Scherrer (pa, BE) exigeant que la **construction du tronçon de la N5 contournant Bienne soit** inscrite en **première priorité** dans le programme de construction des routes nationales et que décision soit prise d'ici la fin 1992 d'entamer la réalisation de cet ouvrage.<sup>13</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 16.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis un **postulat** de sa commission inspiré par une pétition déposée par les organisations IG Velo et ATE et qui invite le gouvernement à intervenir auprès des entreprises de transports publics afin que **l'accès des bicyclettes aux gares** ainsi que la possibilité de les transporter soient améliorés.<sup>14</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.06.2007  
NICOLAS FREYMOND

S'inquiétant du retard pris par la mise en œuvre de ses décisions en la matière, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral, par 164 voix contre 2, un postulat de sa commission des transports (CTT-CN) l'invitant à entreprendre toutes les mesures pertinentes afin **d'accélérer la construction des deux centres de contrôle du trafic poids lourds sur l'A2**, respectivement au nord et au sud du tunnel du Gothard. Outre un délai de mise en service fixé à fin 2007, le postulat comporte des critères pour le choix des sites destinés à accueillir ces centres (accessibilité et prestations fournies). Relevant que le choix du site d'Erstfeld (UR) satisfait aux conditions posées par le postulat, le Conseil fédéral a cependant souligné les divers problèmes (notamment environnementaux) qui ont retardé la procédure de sélection du site tessinois et jugé irréaliste le délai imparti par la Chambre basse.<sup>15</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté sans discussion un postulat Pierre Triponez (prd, BE) confiant au Conseil fédéral le mandat de comparer les **émoluments** perçus par l'Office fédéral des transports (OFT) **pour l'octroi et le renouvellement des licences professionnelles dans le domaine du transport routier** avec ceux perçus dans les pays européens. S'ils sont supérieurs à la moyenne européenne, le gouvernement doit examiner l'opportunité de les baisser afin de ne pas pénaliser les entreprises suisses par rapport à leurs concurrentes étrangères.<sup>16</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 13.06.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a transmis au Conseil fédéral un postulat Hochreutener (pdc, BE) lui demandant de présenter un rapport donnant une **vue d'ensemble des projets liés au réseau des routes nationales**, ainsi que de leur financement. Cette étude doit notamment distinguer clairement les projets selon qu'ils relèvent de l'optimisation et de l'entretien du réseau, de l'élimination des goulets d'étranglement ou de l'extension du réseau.<sup>17</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 04.03.2009  
NICOLAS FREYMOND

Chargée de l'examen préalable d'une motion Marty (prd, TI) (08.3594) et d'un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745) en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, la CTT-CE a décidé de déposer elle-même un postulat afin que le Conseil fédéral fournisse d'ici à fin 2010 une présentation complète de la manière dont il conçoit la résolution du problème de l'assainissement du tunnel (délais, types et durée des travaux, etc.). Le gouvernement doit notamment examiner les conséquences d'une fermeture temporaire du tunnel pour les régions concernées (en particulier, le Tessin), l'opportunité de construire un second tube et les conditions constitutionnelles et légales nécessaires à son éventuelle réalisation. La chambre haute a transmis tacitement le postulat de la CTT-CE et les propositions individuelles ont du même coup été retirées par leur auteur respectif.<sup>18</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 09.03.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a transmis tacitement un postulat Reymond (udc, GE) priant le Conseil fédéral d'examiner la **possibilité pour les cantons de préfinancer les infrastructures autoroutières** jugées prioritaires par l'OFROU, en l'état actuel de la législation et, le cas échéant, en indiquant les modifications législatives nécessaires. Il s'agit d'appliquer au domaine routier le même type de dispositif que celui prévu pour le rail par la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire.<sup>19</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 10.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a transmis tacitement au Conseil fédéral un postulat Büttiker (plr, SO) (09.3102) en faveur d'une **augmentation du nombre d'aires de repos pour les poids lourds sur le réseau des routes nationales**, notamment sur l'axe est-ouest. Les sénateurs ont par ailleurs adopté, par 19 voix contre 10, une motion Jenny (udc, GL) chargeant le Conseil fédéral de garantir le maintien de la circulation sur quatre voies sur les routes nationales lors de travaux de construction et de transformation et de prévoir le travail à deux équipes dans les appels d'offres pour l'adjudication de ces chantiers afin d'en réduire la durée.<sup>20</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 99 voix contre 60, un postulat Rudolf Rechsteiner (ps, BS) chargeant le Conseil fédéral d'étudier les **possibilités de développement de la multifonctionnalité des routes nationales** pour les autres infrastructures d'importance nationale. Le gouvernement doit notamment examiner l'opportunité de construire des conduites enterrées suivant les tracés routiers existants pour le réseau électrique à moyenne et haute tension et pour les réseaux de télécommunications dans la perspective d'une réduction des pertes énergétiques et des nuisances (électromog, atteintes au paysage, etc.). Rappelant son attachement au principe du regroupement d'infrastructures, le gouvernement a accueilli favorablement la requête du postulant, relevant par ailleurs que l'utilisation mixte des voies de chemins de fer mériterait également une telle analyse approfondie.<sup>21</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 10.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

En lien avec le différend opposant la Confédération aux cantons concernant le projet de révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le Conseil des Etats a transmis au Conseil fédéral un postulat Brändli (udc, GR) visant à la mise à jour de la définition de la **desserte de base** pour toutes les localités du pays, de l'évaluation des coûts de réalisation et d'exploitation de ladite desserte et de la part de ces coûts assumée par les cantons. Contrairement au postulant, les sénateurs n'ont cependant pas souhaité que la Confédération participe davantage à la couverture des coûts résiduels de la desserte de base, dans la mesure où cela remettrait en question la nouvelle répartition des tâches (RPT) en matière d'infrastructures routières. Aussi ont-ils amendé le texte en ce sens.<sup>22</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 23.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

In der Wintersession überwies der Nationalrat mit 169 zu 11 hauptsächlich grünen Stimmen ein Postulat Hany (cvp, ZH), das im Herbst noch bekämpft worden war. Als Lösungsansatz für ein verbessertes Verkehrsmanagement in Stausituationen verlangt es vom Bundesrat die Prüfung einer lokalen Umnutzung von **Pannestreifen zu Fahrspuren**. Ende Jahr wurde das Postulat von Viola Amherd (cvp, VS) übernommen.<sup>23</sup>



**POSTULAT**  
DATUM: 23.12.2011  
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend überwies die Grosse Kammer ein Postulat Darbellay (cvp, VS), das eine Eignungsprüfung der Bahn- und Autobahninfrastruktur zur **Installation von Photovoltaikanlagen** wünscht. <sup>24</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 31.05.2012  
NIKLAUS BIERI

Das 2010 eingereichte Postulat Amherd (cvp, VS) zur **Aufnahme der Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz** wurde in der Sommersession des Berichtsjahres im Nationalrat verhandelt. Das Postulat fordert die Aufnahme des Strassenabschnitts zwischen Spiez und Gampel/Steg inklusive Autoverlad Kandersteg-Goppenstein ins Nationalstrassennetz. Verkehrsministerin Leuthard wehrte sich im Plenum ohne Erfolg gegen die artfremde Übernahme eines Schienenabschnitts in das Nationalstrassennetz: Das Plenum überwies das Postulat mit 71 gegen 58 Stimmen. <sup>25</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Juni überwies der Nationalrat entgegen des Antrages des Bundesrates ein Postulat Wasserfallen (fdp, BE), welches vom Bundesrat einen Bericht zum Handlungsbedarf des Bundes zur **Verflüssigung des Verkehrs** fordert. Der Postulant begründete das Postulat mit den zusätzlichen Emissionen, welche durch Verkehrsberuhigungen und Staus entstehen. Bundesrätin Leuthard argumentierte in der Diskussion erfolglos, dass die meisten Punkte des Postulats in verschiedenen Konzepten sowie im 2011 mit grosser Mehrheit angenommenen Postulat Hany (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien. <sup>26</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Vom Nationalrat wurde ein Postulat Hurter (svp, SH) überwiesen, welches vom Bundesrat die **Überprüfung der Anhänger-Gewichtsbeschränkung bei der Führerausweiskategorie C1E** verlangt. Der Bundesrat hatte die Annahme beantragt, die Diskussion wurde im März aufgenommen und in den Juni verschoben, wo das Postulat stillschweigend überwiesen wurde. <sup>27</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 28.09.2012  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat von Siebenthal (svp, BE) verlangte die **Überprüfung der Nachprüfintervalle von Personenwagen**. Die Qualität der Fahrzeuge sei besser geworden, so dass die 1995 eingeführten Nachprüfintervalle von 4-3-2-2 Jahre nicht mehr zeitgemäss seien. Das Postulat verlangt insbesondere die Überprüfung der ersten Nachprüfung nach 4 Jahren. Der Bundesrat wies darauf hin, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die fahrzeugtechnischen Vorschriften regelmässig auf ihre Angemessenheit überprüfe und 2011 zusammen mit den kantonalen Strassenverkehrsämtern eine Arbeitsgruppe zur Untersuchung der Fristen der periodischen Fahrzeugprüfung gegründet habe. Der Bundesrat beantragte dennoch die Annahme des Postulates und der Nationalrat folgte diesem Antrag im September stillschweigend. <sup>28</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahres erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende

Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dambruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsst die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.<sup>29</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Schwaller (cvp, FR), welches 2013 im Ständerat eingereicht worden war, verlangte vom Bundesrat, ein **Slot-Management** zu prüfen und im Rahmen der anstehenden Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) darüber zu berichten. Mit dem Anreiz einer Reduktion des Mineralölsteuerzuschlags sollen Unternehmen dazu gebracht werden, ein Fahrzeug-Management einzuführen. Durch die Nutzung von sogenannten Slots soll der Verkehr besser verteilt und dadurch die Belastung der Nationalstrassen verringert werden. Der Bundesrat lehnte in seiner Stellungnahme das Postulat ab, da der Anreiz einer Reduktion des Mineralölsteuerzuschlags sehr klein sei und bereits heute, insbesondere durch die Verkehrsüberlastung zu Spitzenzeiten, Anreize zur Verlagerung in Randzeiten bestehen würden. Der Bundesrat kündigte zudem bis 2015 die Erarbeitung eines Konzeptberichts zu Mobility Pricing an, welcher verschiedene Ansätze zur Verringerung der Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten diskutieren soll. In der Frühjahrssession 2014 nahm der Ständerat das Postulat jedoch mit 18 gegen 14 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) an.<sup>30</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 02.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Mittels Postulat unternahm die KVF-NR einen neuen Versuch zur Einführung einer **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)**. Die E-Vignette war bereits mehrfach angedacht worden und von der Regierung erwünscht, das Volks-Nein in der Abstimmung zur Erhöhung des Vignettenpreises von 2013 (bei welcher es auch um flexiblere Kurzzeit-Vignetten ging, deren Einführung von der Regierung mit der E-Vignette in Zusammenhang gesehen wurde) hatte jedoch das vorläufige Ende dieses Anliegens bedeutet. Bundesrätin Widmer-Schlumpf zeigte sich denn im Rat auch erfreut, dass die E-Vignette erneut geprüft werden solle, und bekundete ihre Bereitschaft, das Postulat zu erfüllen. Widerstand kam von einer Minderheit Wobmann (svp, SO), die in der E-Vignette einen Überwachungsmechanismus und den Grundstein zum Mobility Pricing sah. Der Nationalrat nahm das Postulat im März 2015 mit 129 gegen 51 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.<sup>31</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 04.06.2015  
NIKLAUS BIERI

Ständerat Graber (cvp, LU) reichte im März 2015 ein Postulat ein, welches die **Verlängerung der Prüfintervalle für schwere Motorwagen im Binnenverkehr** bezweckte. Die jährliche Kontrolle von Lastwagen und Anhängern sei durch den technischen Fortschritt obsolet geworden, begründete Graber sein Postulat. Zu prüfen sei, ob für Lastwagen die gleichen Prüfungsintervalle eingeführt werden könnten wie für Personenwagen. Der Bundesrat erklärte sich bereit, diesbezügliche Abklärungen vorzunehmen. Im Juni 2016 nahm der Ständerat das Postulat diskussionslos an.<sup>32</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.2015  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Golay (mcg, GE) forderte den Bundesrat auf, in einem Bericht zu prüfen, ob für die Schweiz auf den Nationalstrassen **Höchstgeschwindigkeiten wie in Frankreich** gelten könnten: 130 Stundenkilometer bei schönem Wetter und 110 Stundenkilometer bei Regen. Der Bundesrat wies auf verschiedene Probleme hin, die sich bei einer solchen Regelung stellen würden und beantragte die Ablehnung des Postulats. Der Nationalrat lehnte das Geschäft im Dezember 2015 stillschweigend ab.<sup>33</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 13.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2015 publizierte der Bundesrat seinen Bericht „**Slot-Management und KMU**“ und erfüllte damit das Anliegen des Postulats Schwaller (cvp, FR). Im Bericht hielt der Bundesrat fest, dass ein Slot-Management als Lösung der bestehenden und anstehenden Verkehrsprobleme nicht oder nur sehr beschränkt tauglich sei. Insbesondere seien die Beschränkung auf den Güterverkehr und die vorgeschlagene Form der Belohnung nicht zweckmässig und zielführend. Im Gegensatz zum Mobility Pricing, welches der Bundesrat in einem Bericht erörtern wolle, solle das Slot-Management nicht weiterverfolgt werden. Der Ständerat schrieb das Postulat im Juni 2016 ab.<sup>34</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die FDP-Fraktion eine **Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffeuere** erreichen. Das im Mai 2014 eingereichte Begehren verlangte vom Bundesrat, dass dieser prüfe und Bericht erstatte, wie eine Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffeuere, insbesondere bei der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrschreiberkarten, möglich sei. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2014 darauf hin, dass Vereinfachungen in der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrschreiberkarten bereits in den Abläufen des Bundesamtes für Strassen implementiert seien. Der Bundesrat betrachtete deshalb die Anliegen des Postulats als bereits erfüllt. Der Nationalrat sah dies anders: Im Juni 2016 nahm die grosse Kammer das Postulat mit 98 gegen 74 Stimmen (5 Enthaltungen) an.<sup>35</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.09.2016  
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, dass Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.<sup>36</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 16.12.2016  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) forderte eine **Nutzlastkompensation für Elektronutfahrzeuge**. Der Bundesrat wurde aufgefordert, das Strassenverkehrsgesetz so anzupassen, dass das zulässige Gesamtgewicht von Elektro-Lastwagen maximal 10% höher sei als bisher. Strombetriebene Lastwagen seien konstruktionsbedingt schwerer und die Einführung von Elektro-Lastwagen werde durch die bisherige Gewichtslimite erschwert. Der Bundesrat empfahl die Annahme und der Nationalrat überwies das Postulat im Dezember 2016 diskussionslos.<sup>37</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Bericht zur **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)** kam der Bundesrat der Forderung eines Postulats der KVF-NR von 2014 nach. Der im Dezember 2016 erschienene Bericht legt dar, dass die E-Vignette gegenüber der Klebevignette deutliche Vorteile aufweist und ein Systemwechsel ertragsneutral möglich ist. Der Bundesrat spricht sich im Bericht grundsätzlich für die Einführung der E-Vignette aus, sieht nach der Abstimmungsniederlage von 2013 aber keinen Handlungsspielraum für eine Preiserhöhung und lehnt Kurzzeitvignetten ab, weil diese zu Mindereinnahmen führen könnten. Zudem hält der Bundesrat fest, dass er den Datenschutz sehr ernst nehme. Im Juni 2017 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.<sup>38</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Graber (cvp, LU) zur **Verlängerung der Prüfintervalle für schwere Motorwagen im Binnenverkehr** wurde im Juni 2017 beschrieben. Im November 2016 hatte der Bundesrat die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge so geändert, dass die ersten beiden Nachprüfungen für Lastwagen und Sattelschlepper im Binnenverkehr künftig zweijährlich statt jährlich stattfinden. Die Änderung der Verordnung trat am 1.7. 2017 in Kraft. Der Bundesrat sah das Postulat Graber damit als erfüllt an und die Räte teilten diese Sicht.<sup>39</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 21.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat hatte Nationalrat Rechsteiner (sp, BS) eine Entlastung der Landschaft mittels **multifunktionaler Nutzung der Nationalstrassen** angeregt. Das Postulat war im März 2010 angenommen worden. Im Juni 2017 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat. Darin hielt er fest, dass eine multifunktionale Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen realisierbar sei und zum Landschaftsschutz und zur sparsamen Bodennutzung beitragen könne. Allerdings sei eine multifunktionale Nutzung meist kostspielig und schwer zu koordinieren. Das grösste Potential sei bei Gesamtsanierungen und Neubauten vorhanden, das effektive Potential müsse aber im Einzelfall geprüft werden. Der Bericht bezeichnete das Nationalstrassennetz als besser für eine multifunktionale Nutzung geeignet als das Eisenbahnnetz. Weiter wurde im Bericht festgehalten, dass der Grundsatz der Bündelung von Infrastrukturen allgemein anerkannt werde, in verschiedene Gesetze aufgenommen und als Bestandteil der meisten raumplanerischen Instrumente implementiert worden sei.<sup>40</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 28.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR forderte den Bundesrat mit einem Postulat auf, die **Voraussetzungen für ein Schnellladernetz für Elektroautos auf Nationalstrassen** zu prüfen. Der Bundesrat empfahl die Annahme des Postulates und wollte die Abklärungen bezüglich eines Schnellladenetzes mit dem Bericht zur Motion der UREK-NR betreffend die Elektromobilität abstimmen. Der Nationalrat nahm das Postulat am 12. März 2015 stillschweigend an. Im Juni 2017 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zu den Voraussetzungen für ein Schnellladernetz auf den Nationalstrassen. Der Bundesrat wies darin auf die vom Astra bereits 2015 publizierten Empfehlungen bezüglich der Standards von Schnellladestationen hin, die von privaten Anbietern umgesetzt und bei der Vergabe von Raststättenkonzessionen Verwendung finden würden.<sup>41</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat kam dem aus dem Postulat Amherd (cvp, VS) stammenden Auftrag, einen Bericht zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** zu verfassen, im Verlagerungsbericht 2017 nach. Darin kommt er bezüglich dem Gefahrguttransport am Simplon zum Schluss, dass ein generelles Gefahrgutverbot auf der Simplon-Passstrasse umsetzbar wäre, sollte ein solcher politischer Auftrag vom Parlament formuliert werden. Bezüglich der Infrastruktur seien die notwendigen Voraussetzungen für den Bahnverlad gegeben, sofern die Risikoanalyse positiv ausfalle. Alternativ zum Verbot empfahl der Bundesrat im Bericht eine Selbstverpflichtung der Branche zu sicheren und umweltfreundlichen Transporten im Alpenraum.<sup>42</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Rechsteiner (sp, BS) zur **multifunktionalen Nutzung der Nationalstrassen und zur Entlastung der Landschaft** wurde im Juni 2018 beschrieben, nachdem der Bundesrat in Erfüllung des Postulates im Juni 2017 einen Bericht vorgelegt hatte. Der Bundesrat beantragte die Abschreibung im Rahmen des Berichts «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» (BRG 18.006). Die Räte stimmten der Abschreibung ohne Gegenantrag zu.<sup>43</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) zur **Nutzlastkompensation für Elektronutzfahrzeuge** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat auf Antrag des Bundesrates beschrieben, nachdem entsprechende Änderungen der Verkehrsregelverordnung und der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge am 7. Mai 2017 in Kraft getreten waren.<sup>44</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat KVF-NR betreffend die **Voraussetzungen für ein Schnellladenetzen für Elektroautos auf Nationalstrassen** wurde im Juni 2018 abgeschrieben. Der Bundesrat hatte ein Jahr zuvor einen diesbezüglichen Bericht publiziert und beantragte dem Parlament im März 2018 die Abschreibung des Geschäfts – was in den Räten unbestritten war.<sup>45</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Amherd (cvp, VS) zum **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat abgeschrieben, nachdem das Anliegen des Postulats 2017 Eingang in den Verlagerungsbericht 2017 gefunden hatte und der Vorstoss vom Bundesrat im März 2018 zur Abschreibung beantragt worden war.<sup>46</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 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).<sup>47</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit ihrem Postulat **«Mobilität 4.0 für mehr Mobilität»** wollte die Fraktion der Grünliberalen Partei den Bundesrat beauftragen, in einem Bericht die Entwicklung der sogenannten «Mobilität 4.0» mit den grossen Investitionen in die Strasseninfrastruktur zu vergleichen. Unter Mobilität 4.0 versteht die Fraktion einerseits den systematischen Einsatz von Informationstechnologien zur Optimierung der Nutzung von Infrastruktur, andererseits aber auch die vernetzte Mobilität (Carsharing, Fahrgemeinschaften). Die Fraktion führte aus, diese neuen Ansätze müssten geprüft werden, bevor langwierige und teure Investitionen wie etwa der Dreispurausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne in Angriff genommen würden. Der Bundesrat beantragte im Februar 2018 die Annahme des Postulats. Das Geschäft wurde im Nationalrat im März wie auch im September 2018 bekämpft und verschoben. Im März 2019 debattierte schliesslich der Nationalrat darüber. Während für die GLP-Fraktion Nationalrätin Chevalley (glp, VD) das Anliegen empfahl, begründete der Genfer Nationalrat Nidegger (svp, GE), weshalb das Postulat bislang bekämpft worden war. Er bezeichnete den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne als dringende Notwendigkeit, alles andere sei einfach nicht seriös, sei Verzögerungstaktik und «Science-Fiction». Bundesrätin Sommaruga hielt fest, dass es nicht darum gehe, entweder die Infrastruktur auszubauen oder digitale Mittel einzusetzen. Vielmehr empfehle sich, beides zu tun. Sie sehe nicht, was man gegen die Mittel der Mobilität 4.0 haben könne, sprach Sommaruga die ablehnenden Ratsmitglieder an. Diese behielten in der Abstimmung aber deutlich die Oberhand: Mit 115 zu 71 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde das Postulat abgelehnt.<sup>48</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>49</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 08.05.2019  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arztzeugnis oder eine Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre** sinnvoll sei. Zur Zeit der Einreichung stand in den Räten die Behandlung einer Gesetzesänderung an, die aus einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) hervorgegangen war und den Startzeitpunkt der ärztlichen Beurteilung der Fahrtüchtigkeit von Personen über 70 Jahren betraf. Pierre-André Page ging es jedoch nicht um die Periodizität, mit welcher die Fahreignung ärztlich getestet wird, sondern darum, dass die ärztliche Fahreignungsprüfung durch einen Fahrtstest ersetzt werden könnte – bei einem Fahrtstest sei die praktische Fahreignung besser zu erkennen als in der Arztpraxis. Während die Gesetzesänderung zur Heraufsetzung des Alters der periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit noch 2017 angenommen wurde, blieb das Postulat Page unbehandelt, bis es im Mai 2019 abgelehnt wurde: Nationalrat Reimann wehrte sich als Direktbetroffener gegen eine neue obligatorische Fahrprüfung für Autolenker über 75 Jahren und Bundesrätin Sommaruga hielt daran fest, dass es um die Fahreignung gehe und diese medizinisch festgestellt werden müsse. Der Rat lehnte das Postulat mit 151 gegen 19 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) ab.<sup>50</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 06.06.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat bat die KVF-SR den Bundesrat um die **«Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten»**. Konkret soll der Bund bei Nationalstrassen-Projekten mit Überdeckungen fachliche Unterstützung für Kantone, Gemeinden, Städte oder Dritte vorsehen, sofern die Überdeckung einer städtebaulichen oder landschaftsverträglichen Zielsetzung folgt oder dem Lärmschutz dient. Die gesetzlichen Möglichkeiten der Mitfinanzierung durch den Bund seien auszuschöpfen und eine Anpassung der Verordnungen und der Gesetzesgrundlagen sei zu prüfen, falls dies erforderlich sei.

Das Postulat war im April 2019 eingereicht worden, im Mai beantragte der Bundesrat die Annahme und im Juni 2019 behandelte der Ständerat das Postulat in der Debatte zum Ausbauschnitt 2019. Ständerat Graber (cvp, LU) erläuterte die Umstände: Der Bypass Luzern werde vom Kanton Luzern begrüsst, stosse aber in der Stadt Luzern und auch in der Stadt Kriens auf massiven Widerstand: Es wird eine unzumutbare Lärmbelastung der Anwohnenden befürchtet. Ein überparteiliches Komitee aus Kriens habe beim Bund die Petition «Ein Herz für Kriens. Bypass – so nicht!» mit 3'000 Unterschriften eingereicht, welche eine weitergehende Eintunnelung verlangt. Ständerat Graber sah das Kommissionspostulat quasi als «flankierende Massnahme zum Bundesbeschluss», denn wenn der Bund Hand biete und Bestrebungen für eine weitere Überdeckung (Eintunnelung) nach Kräften unterstütze, könne mit Luzern und Kriens eine Lösung gefunden werden, wie der Bypass Luzern zu realisieren sei.

Nach der einstimmigen Annahme des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2019 am 6. Juni 2019 wurde auch das «flankierende» Postulat vom Ständerat stillschweigend gutgeheissen.<sup>51</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.06.2019  
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats zur **Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffende** – von der Fraktion der FDP. Die Liberalen 2014 eingereicht – legte der Bundesrat im Juni 2019 einen Bericht vor. Darin hielt er fest, dass eine Zusammenlegung von Führerausweis, Fähigkeitsausweis und Fahrtschreiberkarten zur Zeit noch zu höheren Kosten für die Firmen wie auch für die Kantone führen würde. Im Rahmen einer von den Kantonen geplanten Umstellung des Druckverfahrens bei den Fahrausweisen ab 2025 könnten diesbezügliche Änderungen jedoch ohne Zusatzkosten aufgenommen werden. Kurzfristig solle eine Plattform realisiert werden, auf der alle benötigten Ausweise aus einer Hand bestellt werden können. Der Aufwand für Transportunternehmen solle damit etwas verkleinert werden, eine Realisierung sei per Februar 2020 möglich.<sup>52</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

In seinem Postulat **«Personen ab 70 Jahren dazu motivieren, ihren Führerausweis freiwillig abzugeben»** schlug Nationalrat Fabio Regazzi (cvp, TI) vor, dass der Bund Anreize zur freiwilligen Abgabe des Fahrausweises prüfe. Es könnten etwa Vergünstigungen von 50 bis 100 Prozent des Generalabonnements angeboten werden. Der Bundesrat lehnte eine «Subventionierung privater Mobilität im Giesskannenprinzip» ab, er wolle sich auf Information und Sensibilisierung beschränken. Das Postulat wurde im September 2019 im Nationalrat mit 133 zu 39 Stimmen (bei 18 Enthaltungen) abgelehnt. Die Ja-Stimmen stammten dabei von einer Mehrheit der SP-Fraktion und einer Minderheit der CVP-Fraktion, sowie von zwei

Mitgliedern der SVP.<sup>53</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Die **zeitgemässe und zukunftsgerichtete Erhebung der Umweltauswirkungen von Personenwagen** verlangte Nationalrat Grossen (glp, BE) mit einem Postulat. Mit einem Bericht solle der Bundesrat Klarheit über die Umweltauswirkungen von Personenwagen aller Antriebssysteme schaffen, wobei die Resultate verständlich und für alle Antriebsarten identisch dargestellt werden sollen. Grossen begründete sein Postulat mit der angesichts vielfältiger und qualitativ unterschiedlicher Studien und verschiedenen Messgrössen wachsenden Verunsicherung in der Bevölkerung. Um eine angemessene Konsumententscheidung zu treffen, sei die Bevölkerung auf einen Bericht angewiesen, der die Umweltauswirkungen verschiedener Antriebsarten korrekt und verständlich vergleiche.

Das Postulat wurde von Nationalrat Wobmann (svp, SO) bekämpft: Er verlangte im Plenum des Rats, welcher das Postulat im September 2019 behandelte, dass «das UVEK besser überlegen» solle, «wie die Strasseninfrastruktur auf Vordermann gebracht werden» könne, «anstatt für viel Geld nutzlose Berichte» zu erstellen.

Bundesrätin Sommaruga unterstützte das Postulat jedoch. Sie verwies auf die «Roadmap Elektromobilität 2022», in deren Rahmen ein ähnlicher Bericht für Personenwagen mit Elektroantrieb erstellt werde. Diese Arbeiten könnten dann mit einem Vergleich von Personenwagen anderer Antriebsart verbunden werden. Die SVP-Fraktion stimmte geschlossen dagegen, alle anderen Fraktionen stimmten zu: Mit 125 zu 65 Stimmen (0 Enthaltungen) wurde das Postulat angenommen.<sup>54</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit einem im September 2019 eingereichten Postulat verlangte Nationalrat Aebischer (sp, BE) die **Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz**. Der Postulant bemängelte eine unverhältnismässige Bussenpraxis bei Fahrzeuglenkenden im Notfalleinsatz. Wer im Notfall ein Einsatzfahrzeug lenke, müsse sich darauf verlassen können, bei der Ausübung dieser Tätigkeit keine drakonischen Strafen zu riskieren. Der Bundesrat wird mit dem Postulat aufgefordert, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Blaulicht-Fahrzeuglenker zu evaluieren. Der Bundesrat stimmte diesem Anliegen zu und der Nationalrat nahm das Postulat im Dezember 2019 diskussionslos an.<sup>55</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

**POSTULAT**  
DATUM: 27.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté la plus grande partie du postulat Haering Binder (ps, ZH) dont la discussion avait été renvoyée, Scherrer (pa, BE) l'ayant combattu en 1990. Ce texte invite le Conseil fédéral à modifier les dispositions relatives à **l'établissement de zones à vitesse limitée à 30 km/h** en milieu urbain, afin que leur superficie maximale puisse être augmentée. L'OFEFP a décidé de mener une enquête sur les zones limitées à 30 km/h jusqu'en 1993. Il s'agira principalement d'évaluer leur impact sur le comportement des automobilistes et sur les émissions polluantes. Selon l'Office, depuis qu'existe la possibilité de créer de telles zones (1989), 60 ont vu le jour et une centaine sont en planification.<sup>56</sup>

## Raumplanung und Wohnungswesen

### Raumplanung

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.1998  
URS BEER

Der Nationalrat überwies ein Postulat Weyeneth (svp, BE) für eine Regelung einzuführen, die es den Gemeinden erlaubt, mit vertretbarem Aufwand **Flanierzonen als Mittel zur Zentrenaufwertung** einzurichten, in denen eine Verkehrsberuhigung ohne Zutrittsbeschränkungen bei gleichzeitigem Fussgängervortritt angestrebt wird.<sup>57</sup>

# Bildung, Kultur und Medien

## Medien

### Neue Medien

POSTULAT  
DATUM: 09.03.2015  
MARLÈNE GERBER

Dem Bundesrat folgend stimmte die Kantonskammer in der Frühjahrsession 2015 ohne Gegenantrag einem Postulat Hefti (fdp, GL) zu, welches das Aufzeigen von **Risiken beim Tragen von digitalen Brillen** im Strassenverkehr verlangt. Ein zu diesem Zwecke erarbeiteter Bericht soll zur Feststellung des gesetzgeberischen Handlungsbedarfs auch Aufschluss über bestehende Rechtsvorschriften im internationalen Umfeld bieten sowie versicherungsrechtliche Aspekte im Schadensfall beleuchten.<sup>58</sup>

- 
- 1) AB NR, 2011, S. 125
  - 2) AB NR, 2015, S. 2294.
  - 3) Bericht BR
  - 4) BO CE, 1990, p.37s.; BO CN, 1990, p.1267s.; BO CN, 1990, p.685ss.
  - 5) BO CE, 1990, p.948
  - 6) BO CN, 1990, p. 1263; BO CN, 1990, p. 683s.
  - 7) BO CN, 1991, p. 382 s.; BO CN, 1991, p. 384 s.; BO CN, 1991, p. 392 s.
  - 8) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.
  - 9) BO CN, 1990, p. 2435 s. ; BO CN, 1991, p. 389 ss.
  - 10) BO CN, 1992, p. 628 s.
  - 11) BO CN, 1992, p. 629
  - 12) BO CE, 1992, p. 437 s.; BO CN, 1992, p. 738 ss.; Express, 3.2.92; NQ 30.5.92; JdG, 30.5.92; 24 Heures, 11.6.92
  - 13) BO CN, 1992, p. 2168
  - 14) BO CN, 1992, p. 2582 ss.
  - 15) BO CN, 2007, p. 1097 ss.
  - 16) BO CN, 2008, p. 469.
  - 17) BO CN, 2008, p. 1007.
  - 18) BO CE, 2009, p. 51 ss.; Bund et NLZ, 14.1.09; NZZ, 5.3.09.
  - 19) BO CN, 2009, p. 223.
  - 20) BO CE, 2009, p. 686 (Büttiker) et 1284 s. (Jenny).
  - 21) BO CN, 2010, p. 234 s.
  - 22) BO CE, 2010, p. 188.
  - 23) AB NR, 2011, S. 2261.
  - 24) AB NR, 2011, S. 2266; 24h, 8.10.11.
  - 25) AB NR, 2012, S.822.
  - 26) AB NR, 2012, S. 939
  - 27) AB NR, 2012, S. 1206.
  - 28) AB NR, S. 1797.
  - 29) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
  - 30) AB SR, 2014, S. 347 f.
  - 31) AB NR, 2015, S. 25 f.
  - 32) AB SR, 2015, S. 406
  - 33) AB NR, 2015, S. 2295.
  - 34) Bericht BR
  - 35) AB NR, 2016, S. 1111 f.
  - 36) AB NR, 2016, S. 1466 f.
  - 37) AB NR, 2016, S. 2287.
  - 38) Bericht BR
  - 39) BBI, 2017, S. 2865 ff.
  - 40) Bericht des Bundesrates vom 21.6.17
  - 41) Bericht BR Schnellladenetz
  - 42) Bericht BR vom 01.12.2017
  - 43) Po. 08.3017
  - 44) BBI, 2018, S. 2253 ff.
  - 45) BBI, 2018, S. 2253 ff.
  - 46) BBI, 2018, S. 2253 ff.
  - 47) AB NR, 2019, S. 46
  - 48) AB NR, 2019, S. 46 f.
  - 49) AB NR, 2019, S. 586
  - 50) AB NR, 2019, S. 725 ff.
  - 51) AB SR, 2019, S. 325 ff.; AB SR, 2019, S. 335.
  - 52) Bericht BR vom 26.6.19
  - 53) AB NR, 2019, S. 1532
  - 54) AB NR, 2019, S. 1522 f.
  - 55) AB NR, 2019, S. 2430
  - 56) BO CN, 1990, p. 1916 s.; BO CN, 1991, p 386 s.; Presse du 15.11.91 et 27.12.91
  - 57) AB NR, 1998, S. 2855
  - 58) AB SR, 2015, S. 139; BaZ, 31.1.15