

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Gapany, Johanna (plr/fdp, FR) SR/CE, Rytz, Regula (gp/verts, BE) NR/CN</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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  
Bühlmann, Marc

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2013 - 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	1
<hr/>	
<b>Parteien, Verbände und Interessengruppen</b>	3
Parteien	3
Linke und ökologische Parteien	3

# Abkürzungsverzeichnis

**KVF-NR** Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates  
**KVF-SR** Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

---

**CTT-CN** Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

**CTT-CE** Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Ständerat Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitsanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengelassen.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 08.03.2016  
NIKLAUS BIERI

Die vom Ständerat 2015 angenommene Motion Janiak (sp, BL) zur **LSVA-Rückerstattungs berechtigung** grenznaher ausländischer Terminals des kombinierten Verkehrs wurde 2016 im Nationalrat debattiert. Die KVF-NR kam im Vorfeld der Ratsdebatte zum Schluss, die von der Motion geforderte Ausschliessung grenznaher ausländischer Umladeterminale von der LSVA-Rückerstattung behindere den Wettbewerb und verunsichere die Branche. Die Kommissionsmehrheit beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) stimmte dem Motionär hingegen zu. Mit 118 gegen 68 Stimmen (keine Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion nach angeregter Diskussion ab.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Die **Anpassungen** an der **Via sicura**, gefordert von einer Motion der KVF-SR und angenommen im Ständerat, wurden im Februar 2018 im Nationalrat behandelt. Die KVF-NR stimmte der Annahme der Motion mehrheitlich zu, eine Minderheit Rytz (gp, BE) beantragte ihre Ablehnung und eine Minderheit Guhl (bdp, AG) wollte den dritten Punkt der Motion – den Verzicht auf Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperrern – aus der Motion streichen. Nationalrat Guhl kritisierte, dass der Evaluationsbericht zu den Via sicura-Massnahmen den Verzicht auf die noch nicht eingeführten Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperrern empfehle, obwohl die Wirkung einer noch nicht eingeführten Massnahme kaum evaluiert werden könne. Obschon sich die Ratslinke mit Verweis auf die Verkehrssicherheit gegen Anpassungen an der Via sicura wehrte, nahm der Rat die Motion mit 126 zu 52 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) gegen den Minderheitsantrag Rytz an und lehnte den Minderheitsantrag Guhl mit 112 zu 73 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) deutlich ab.<sup>3</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 01.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 debattierte der Nationalrat über die **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** und den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, dem Ständerat zu folgen, die Initiative also abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen. Eine Minderheit Rytz (gp, BE) wollte sowohl Initiative wie Gegenvorschlag annehmen und eine Minderheit Hurter (svp, SH) wollte eine Präzisierung in den Gegenvorschlag aufnehmen: Ein Veloweg, der aufgehoben wird, soll nur ersetzt werden, wenn ein ausgewiesenes öffentliches Interesse vorhanden sei. Die Debatte wurde äusserst anekdotenreich geführt, die meisten der fast vierzig Sprechenden banden ihren persönlichen Bezug zum Velofahren in ihr Votum ein. Trotz der sich über alle Fraktionen erstreckenden Liebe zum Fahrrad wurde die Velo-Initiative sehr unterschiedlich bewertet. Als Lösung für die Verkehrsprobleme in den Städten und Wundermittel gegen den Klimawandel wurde das Volksbegehren bei Links-Grün gesehen, als überflüssig, bevormundend und teuer galt die Initiative im rechten Ratsspektrum. Es setzte sich wie schon im Ständerat der Kompromiss durch: Beide Minderheitsanträge wurden abgelehnt, die Initiative zur Ablehnung empfohlen und der direkte Gegenvorschlag gutgeheissen.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 05.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** verlangte Regula Rytz (gp, BE) mit einer Motion im Februar 2017. Hintergrund ist die bei Kontrollen gemachte Feststellung, dass auch auf Schweizer Nationalstrassen Transitlastwagen mit manipulierten Abgasanlagen unterwegs waren. Manipulationen an den sogenannten Adblue-Anlagen – Adblue ist ein Zusatzstoff, der dem Diesel beigefügt wird und der den Ausstoss von Stickoxiden verringern soll – führen bei den betroffenen Fahrzeugen zu einem Stickoxidausstoss, der den erlaubten Grenzwert übertrifft. Der von Nationalrätin Rytz geforderte Aktionsplan sieht Informationen an der Grenze, intensive Kontrollen und die rasche Realisierung des geplanten Schwerverkehrszentrums im Tessin vor und soll das Fahren von manipulierten Lastwagen auf Schweizer Strassen verhindern. Im März 2019 behandelte der Nationalrat die Motion. Bundesrätin Sommaruga sicherte der Motionärin zwar zu, dass der Bundesrat bereits diverse Massnahmen gegen Abgasmanipulationen umgesetzt habe und die Forderungen der Motion bereits erfüllt seien, trotzdem nahm der Rat die Motion mit 100 zu 84 Stimmen (bei 5 Enthaltungen) an.<sup>5</sup>

**MOTION**  
DATUM: 05.12.2019  
NIKLAUS BIERI

Die Motion Rytz (gp, BE) für einen **Aktionsplan gegen die Manipulation von Adblue-Anlagen** war im März 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Der Ständerat, der sich als Zweitrat mit dem Anliegen beschäftigte, befand im Dezember 2019 über die Motion. Für die KVF-SR erklärte Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) im Rat, dass die Kommission aufgrund bereits umgesetzter Massnahmen des Bundesrates die Motion als erfüllt betrachte und sie zur Ablehnung empfehle. Auch der Bundesrat teilte diese Sicht, wie Bundesrätin Sommaruga im Rat bekräftigte. Die Motion wurde danach stillschweigend abgelehnt.<sup>6</sup>

## Parteien, Verbände und Interessengruppen

### Parteien

#### Linke und ökologische Parteien

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.<sup>7</sup>

---

1) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBI, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14

2) AB NR, 2016, S. 232 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR

3) AB NR, 2018, S. 54 ff.; TG, 27.2.18; LMD, 28.2.18

4) AB NR, 2018, S. 122 ff.; NZZ, TG, 2.3.18

5) AB NR, 2019, S. 54 f.

6) AB SR, 2019, S. 1076

7) NZZ, 21.11.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 11.11.2013  
MARC BÜHLMANN