

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Graf-Litscher, Edith (sp/ps, TG) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 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: Strassenverkehr, 2014 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

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.¹

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

«**Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!**» überschrieb Edith Graf-Litscher (sp, TG) ihre Motion vom Juni 2017 und verlangte eine Anpassung von Strassenverkehrsgesetz und Verkehrszulassungsverordnung, mit dem Ziel, dass die zuständigen Behörden bei Fahrausweisentzügen bei Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene differenzieren können. Die Motionärin sah Berufsfahrerinnen und -fahrer bei einem Ausweisentzug doppelt bestraft: Sie fand, das persönliche Verschulden sei wie im Strafrecht zu gewichten. In seiner Stellungnahme vom August 2017 hielt der Bundesrat fest, die Behörden würden das Verschulden bereits bei der geltenden Regelung berücksichtigen und könnten auch die Dauer eines Ausweisentzuges für verschiedene Fahrzeugkategorien differenzieren. Er erachtete deshalb die Forderungen als erfüllt und beantragte eine Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, der die Motion im Juni 2019 traktandiert hatte, wurde die Motion aber mit 165 zu 15 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) überaus deutlich angenommen.²

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion «**Differenzierter Führerausweisentzug**» stiess Nationalrat Giezendanner (svp, AG) ins selbe Horn wie seine Ratskollegin Edith Graf-Litscher (sp, TG) mit ihrer Motion. «Wer von Ihnen hat nicht auch schon beim Autofahren einen Fehler gemacht?» fragte der Motionär rhetorisch in den Saal und forderte seine Ratsmitglieder auf: «Seien Sie bitte menschlich!». Unmenschlich schien es Ulrich Giezendanner zu sein, dass Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer mit dem Entzug des Führerausweises quasi ein Berufsverbot erhielten. Es sei deshalb ein differenzierter Ausweisentzug zu schaffen, bei dem das Verschulden der fahrenden Person gewichtet werden könne. Bundesrätin Sommaruga erwiderte, es sei heute schon möglich, Härtefällen genügend Rechnung zu tragen. Die Bundesrätin bat darum, die Motion abzulehnen. Der Rat nahm das Anliegen jedoch mit 131 zu 58 Stimmen (1 Enthaltung) an.³

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Graf-Litscher (sp, TG) für ein **Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen** beziehungsweise für eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung und für die Möglichkeit, Sanktionen gegen Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stärker zu differenzieren, kam im Dezember vor den Zweitrat. Sie wurde vom Ständerat gemeinsam mit der inhaltlich sehr ähnlichen Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Annahme der Motion Graf-Litscher und die Ablehnung der Motion Giezendanner empfohlen. Die Kommissionsmehrheit lehnte die Motion Giezendanner ab, weil sie keinen Unterschied mache bezüglich der Schwere einer Verkehrsregelverletzung, für welche ein differenzierter Führerausweisentzug zu erwägen sei. Dies gehe eindeutig zu weit, erklärte die Kommission, man wolle «ausdrücklich nicht an den Grundpfeilern von Via sicura» rütteln. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) beantragte hingegen auch die Annahme der Motion Giezendanner. Bundesrätin Sommaruga schloss sich der Einschätzung der Kommission an und bat den Rat, sofern er bei Führerausweisentzügen stärker differenzieren wolle, die Motion Graf-Litscher anzunehmen und die Motion Giezendanner abzulehnen. Die Ratsmitglieder folgten dieser Empfehlung knapp: Die Motion Graf-Litscher wurde ohne Gegenstimmen angenommen und die Motion Giezendanner wurde mit 22 gegen 20 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt.⁴

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, 2019, S. 837

3) AB NR, 2019, S. 840 f.

4) AB SR, 2019, S. 1076 f.