

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Strassenverkehr</b>
Akteure	<b>Maret, Marianne (mitte/centre, VS) SR/CE</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</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

Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2021 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

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

# Abkürzungsverzeichnis

**KVF-SR** Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates  
**NAF** Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr  
**BAV** Bundesamt für Verkehr

---

**CTT-CE** Commission des transports et des télécommunications du Conseil des  
Etats  
**FORTA** Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération  
**OFT** Office fédéral des transports

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 28.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer solle den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.

Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtabstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 09.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Eisenbahn

Der Ständerat behandelte in der Frühjahrssession 2021 eine Motion Pasquier-Eichenberger (gp, GE) zum **Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports**. Marianne Maret (mitte, VS) erläuterte, dass die KVF-SR einstimmig zum Entscheid gelangt sei, dass der Gefahrguttransport über die Alpen, und insbesondere über den Simplon, überwacht und dokumentiert werden müsse. Dadurch könnten die Risiken eingedämmt und die Sicherheit im alpenquerenden Strassenverkehr gestärkt werden. Verkehrsministerin Sommaruga pflichtete dieser Einschätzung bei und erläuterte, dass das BAV bei Annahme der Motion beim Kanton Wallis die Erhebung der Zahlen zum alpenquerenden Gefahrguttransport über den Simplon in Auftrag geben werde. Die Motion war im Ständerat ebenso unumstritten wie zuvor im Nationalrat und wurde folglich einstimmig gutgeheissen.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 12.12.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Marianne Maret (mitte, VS) forderte mittels eines im September 2022 eingereichten Postulats die **raschere Umsetzung von Projekten des Langsamverkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen**. Dabei solle der Bundesrat in einem Bericht darlegen, weshalb es bei der Umsetzung dieser Projekte zu Verzögerungen gekommen ist, und allenfalls einen Massnahmenplan ausarbeiten, mit welchem die bereits vom Parlament beschlossenen Projekte vorangetrieben werden können. Maret wies darauf hin, dass im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms lediglich 22 Prozent der Ausgaben für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen getätigt wurden, die für die Periode 2019 bis 2021 budgetiert waren.

Der Bundesrat erläuterte, dass die Ursachen für die angesprochenen Verzögerungen bekannt seien: Diese lägen insbesondere in der teilweise hohen Komplexität der Projekte, langen Entscheidverfahren und Einsprachen. Zudem habe der Bund die Lehren aus den ersten beiden Generationen der Agglomerationsprogramme gezogen und bei der laufenden dritten Generation Fristen für den Baubeginn eingeführt. Auch habe er bereits den administrativen Aufwand für die Projektumsetzung reduziert und es seien weitere Vereinfachungen geplant. Schliesslich würden die Kantone mit dem neuen Veloweggesetz verpflichtet, «behördenverbindliche Netzplanungen für den Alltags- und Freizeitveloverkehr zu erstellen und innerhalb von 20 Jahren umzusetzen.» Da die Gründe für die Verzögerungen also bekannt seien und entsprechende Massnahmen eingeleitet worden seien, sei ein Postulatsbericht nicht mehr zielführend, schloss der Bundesrat.

Das Postulat wurde in der Wintersession 2022 im Ständerat behandelt. Nachdem Postulantin Maret und Verkehrsministerin Sommaruga ihre Argumente wiederholt hatten, wurde das Postulat von einer Mitte-Links-Mehrheit mit 19 zu 15 Stimmen angenommen.<sup>3</sup>

---

1) AB SR, 2021, S. 988 ff.

2) AB SR, 2021, S. 169

3) AB SR, 2022, S. 1226 f.