

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC, Giezendanner, Ulrich (svp/udc, 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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 1994 – 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
Umweltschutz	13
Klimapolitik	13

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai impartit pour la récolte de signatures a expiré en juillet.¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 22.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.³

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral

des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure, Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission.

Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 30.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)⁶

MOTION

DATUM: 26.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies das Parlament eine Motion Giezendanner (svp, AG), welche **Treibstofftransporte des Bundes an privatwirtschaftliche Betriebe mit der LSVA belasten** will.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 22.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat präsentierte seine Botschaft zu einer **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**, welche administrative Abläufe effizienter gestalten will und Massnahmen gegen säumige Zahler vorsieht. Giezendanner (svp, AG) zog seine Motion betreffend Änderung der LSVA-Verordnung (Erhebung der LSVA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 01.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat lehnte eine parlamentarische Initiative Giezendanner (svp, AG) ab, welche die **Wiederzulassung von öffentlichen Rundstreckenrennen** (und damit auch Formel-1-Autorennen) verlangt. Angesichts der kleinräumigen Verhältnisse und der wirtschaftlichen Voraussetzungen sei der Bau einer modernen, für Formel-1-Rennen geeigneten Rundstrecke in der Schweiz kaum realisierbar. Dagegen sprächen auch Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsüberlegungen. Die Mehrheit der KVF-NR hatte sich für das Begehren ausgesprochen.⁹

MOTION

DATUM: 20.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat überwies eine im Vorjahr von der grossen Kammer gebilligte Motion Giezendanner (svp, AG), welche zur **Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse** neben dem Eidgenössischen Gefahrgutinspektorat auch private Unternehmen zur Prüfung von diesbezüglichen Behältern zulassen will. Der Nationalrat stimmte einer in die gleiche Richtung zielenden Motion Theiler (fdp, LU) (06.3470) zu. Abgeschrieben wurden zudem die Motionen Borer (svp, SO) (04.3190), Aufhebung des Reklameverbots, und Amstutz (svp, BE) (04.3463), öffentliches Raserregister.¹⁰

MOTION

DATUM: 11.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté tacitement une motion Giezendanner (udc, AG) chargeant le Conseil fédéral d'adapter les directives et prescriptions régissant les projets de construction de routes afin de **diminuer considérablement la durée des chantiers** et, par là même, d'en atténuer les conséquences négatives pour le trafic et l'économie. Le gouvernement a accueilli favorablement la motion, tout en rappelant que la durée des travaux ne constitue qu'un critère parmi les plus importants (qualité des travaux, sécurité, coûts, nuisances pour les riverains, etc.).¹¹

MOTION

DATUM: 02.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a adopté, par 26 voix contre 11, la motion Giezendanner (udc, AG) visant à **réduire la durée des chantiers** et à garantir un traitement équitable des petites et moyennes entreprises (PME) dans la procédure d'adjudication pour les projets de constructions routières. Ce faisant, les sénateurs ont désavoué leur CTT, qui recommandait le rejet du texte, au motif que l'OFROU avait déjà pris les mesures nécessaires et que la durée des chantiers ne constitue qu'un critère d'adjudication parmi d'autres tout aussi importants. Le débat a essentiellement porté sur le second objectif de la motion et une majorité a plaidé pour une réforme des conditions d'adjudication des marchés publics, jugées par trop défavorables au PME.¹²

MOTION

DATUM: 22.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Sur préavis favorable du Conseil fédéral, la chambre basse a adopté, par 97 voix contre 53, une motion Giezendanner (udc, AG) chargeant le gouvernement d'entreprendre immédiatement la **planification de la réalisation des projets** non contestés du programme d'élimination des goulets d'étranglement.¹³

MOTIONDATUM: 16.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Vorjahr hatte die Bundesversammlung den Bundesbeschluss zur Beseitigung der drängendsten Engpässe im Nationalstrassennetz (Nordumfahrung Zürich, Ausbaumassnahmen im Raum Crissier) angenommen und die nötigen finanziellen Mittel freigegeben. Dennoch beschäftigten sich die Räte weiterhin mit den **Kapazitätsengpässen auf dem Nationalstrassennetz**. In der Frühjahrsession wies der Ständerat eine Motion Giezendanner (svp, AG) Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz als Zweitrat ab. Da sich die Motion aus Verfahrensgründen nicht abschreiben liess, weil sie vom Nationalrat erst im Vorjahr angenommen worden war, hatte die Kommission die Ablehnung empfohlen.¹⁴

POSTULATDATUM: 16.12.2016
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) forderte eine **Nutzlastkompensation für Elektronutzfahrzeuge**. 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.¹⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVEDATUM: 03.05.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) analog zur Fabi-Vorlage die **Schaffung eines Fasi**, eines Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Strasseninfrastruktur, erreichen. Als er die Initiative 2012 eingereicht hatte, forderte Giezendanner, der Fasi sei im Gleichschritt mit Fabi zu schaffen. Die UREK-NR gab der Initiative im März 2013 Folge, da die Notwendigkeit einer Neuerung in der Strassenverkehrsfinanzierung unbestritten war. Während Fabi im Februar 2014 vom Volk angenommen wurde, blieb Giezendanners Vorstoss für ein Fasi liegen, weil auf die bundesrätliche Botschaft zur Strassenverkehrsfinanzierung gewartet wurde. Im Februar 2015 legte der Bundesrat seine Botschaft zum NAF vor und zog damit die Leitlinien zur Strassenverkehrsfinanzierung, weshalb die UREK-SR die parlamentarische Initiative Giezendanner im Mai 2015 ablehnte. Erst im Mai 2017 wurde die Initiative im Nationalrat behandelt. Drei Monate nach dem Volks-Ja zum NAF schien die Initiative so obsolet zu sein, dass Nationalrat Giezendanner darauf verzichtete, das Wort zu ergreifen. Mit 165 zu 8 Stimmen (2 Enthaltungen) wurde der Vorstoss diskussionslos abgelehnt.¹⁶

MOTIONDATUM: 06.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) forderte, dass für sämtliche **Wartungs- und Betriebskosten** im Zusammenhang mit dem **LSVA-Erfassungsgerät** nicht wie heute der Fahrzeughalter, sondern der Bund aufkommen müsse. Im März 2018 kam die Motion in den Nationalrat. Bundesrat Maurer, der ein Nullsummenspiel ausmachte und erklärte, was der Bund durch die Übernahme der Wartungskosten weniger aus der LSVA einnehme, fehle dann beim Strassenunterhalt, musste sich von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) belehren lassen, dass die LSVA-Mittel zur Bahn flössen und nicht in den Strassenunterhalt. Die Motion wurde dennoch mit 66 zu 124 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt.¹⁷

POSTULATDATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) zur **Nutzlastkompensation für Elektronutzfahrzeuge** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat auf Antrag des Bundesrates abgeschrieben, nachdem entsprechende Änderungen der Verkehrsregelverordnung und der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge am 7. Mai 2017 in Kraft getreten waren.¹⁸

VOLKSINITIATIVEDATUM: 19.02.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem Nationalrat Quadri (lega, TI) das Thema schon 2013 aufgenommen hatte, lancierten im Februar 2019 einige Privatpersonen aus dem Kanton St. Gallen eine **Volksinitiative zur «Integration des Landeskennzeichens in das Kontrollschild (Kontrollschild-Initiative)»**. Hintergrund ist der Umstand, dass ein Motorfahrzeug bei Fahrten ins Ausland mit dem Kürzel jenes Landes versehen sein muss, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Dieser Erfordernis des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr kann in der Schweiz, wo zwar das Schweizer Wappen, nicht aber das Kürzel «CH» auf dem Nummernschild steht, mit dem Aufkleben eines «CH»-Klebers Genüge getan werden. Wer dies jedoch unterlässt und über die Grenze fährt, kann gebüsst werden. Während die Motion Quadri 2013 eine Änderung der Wiener Übereinkunft vorgeschlagen hatte, setzt das Initiativkomitee der Kontrollschild-

Initiative auf eine Integration des Landeskürzels in das Erscheinungsbild des Nummernschildes, so dass ein zusätzlicher Aufkleber nicht mehr notwendig wäre. Auf das Initiativ-Vorhaben aufmerksam geworden, fragte Ständerat Caroni (fdp, AR) im Juni 2019 in einer Interpellation (Ip. 19.3083), ob der Bundesrat bereit wäre, das Design der Fahrzeugkontrollschilde anzupassen. Der Bundesrat hielt zwar fest, dass der «CH»-Aufkleber sehr zweckmässig sei, wies aber auch darauf hin, dass in sehr bevölkerungsreichen Kantonen der Moment näherrücke, in welchem die sechsstelligen Nummern der Kontrollschilde aufgebraucht sein würden. Spätestens dann brauche es Anpassungen und dann werde auch die Integration des Landeskürzels geprüft. Ständerat Caroni fragte nach einem Zeitplan, doch Bundesrätin Sommaruga konnte keine genaue Auskunft geben – es dauere sicher noch «ein paar Jahre».¹⁹

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte die Grünliberale Fraktion **grüne Zonen für Elektrofahrzeuge**. Von der Schaffung von speziellen Zonen für das Parken von Elektrofahrzeugen versprach sich die Grünliberale Fraktion einen Anreiz, der zu einem höheren Anteil von Elektrofahrzeugen im Verkehr führen soll. Die grüne Zone könne auch Auflademöglichkeiten beinhalten und soll zentral gelegen sein, damit das Fahren von Elektrofahrzeugen möglichst attraktiv werde. Das von Nationalrat Flaach (glp, AG) im Plenum präsentierte Anliegen wurde von Nationalrat Schilliger (fdp, LU) angegriffen: Um Parkplätze werde in den Städten heftig gestritten und die Schaffung von exklusiven Parkzonen für Elektrofahrzeuge würde diese Konflikte verstärken. Zudem entstehe zusätzlicher Suchverkehr, was unökologisch sei. Bundesrätin Sommaruga hielt der Kritik entgegen, dass die Motion keine Zwänge schaffe, den Föderalismus respektiere und den Städten und Gemeinden die Möglichkeit gebe, diesbezüglich eigene Entscheide zu fällen. Die Bundesrätin bezeichnete die Motion als «Beitrag in die Richtung, in die wir gehen wollen». Die Motion wurde im März 2019 vom Nationalrat mit 90 zu 84 Stimmen (keine Enthaltungen) angenommen. Die Motion abgelehnt hatten die Fraktionen der SVP und FDP.²⁰

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 bekämpft 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).²¹

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.²²

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.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbau 2019 STEP Nationalstrassen** unterbreitete der Bundesrat im September 2018 dem Parlament drei Bundesbeschlüsse: Den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten. Der Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen für 2020–2023 beläuft sich in der Fassung des Bundesrates auf CHF 8.156 Mrd. Mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung beantragte der Bundesrat dem Parlament den Beschluss des Ausbauschrittes 2019 aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Für grössere Vorhaben (insbesondere für den Bau der zweiten Röhre im Zuge der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels), für die Finanzierung des Ausbauschrittes 2019 sowie für die Planung noch nicht beschlossener Projekte beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von CHF 4.651 Mrd. Für den Ausbauschritt 2019 sah der Bundesrat die Projekte Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Ausbau Nord (Kapazitätserweiterung Rotsee–Buchrain), sowie die Umfahrung Le Locle vor. Die KVF-NR stimmte den vorgesehenen Projekten zu, beschloss aber, weitere Vorhaben in den Ausbauschritt 2019 aufzunehmen: Die Umfahrung La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung Näfels seien baureife Projekte, die bereits mit der Annahme des NAF beschlossen worden seien und aus der Übernahme des sogenannten neuen Netzbeschlusses resultierten. Eine Minderheit Töngi (gp, LU) und eine Minderheit Grosse Jürg (glp, BE) wandten sich gegen die Projekte Crissier und den Bypass Luzern, fanden jedoch auch im Rat keine Mehrheit. Kritik erwuchs dem Geschäft in der Debatte im Nationalrat im März 2019 von linker und grüner Seite: «Ce dossier, c'est un peu l'heure de vérité» befand etwa Lisa Mazzone (gp, GE) und meinte damit, was auch ihr Vorredner Philipp Hadorn (sp, SO) schon ausgedrückt hatte – dass es angesichts des Klimawandels nicht die richtige Lösung sei, Milliarden in den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu stecken. Mehrheiten der Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten dem Rückweisungsantrag Töngi zu, welcher jedoch mit 133 zu 53 Stimmen (bei einer Enthaltung) abgelehnt wurde. Bei der Debatte des Ausbauschrittes 2019 wurden weitere Anträge beraten, etwa der Antrag Ammann (cvp, SG) zur Aufnahme der Bodensee–Thurtal-Strasse in den Ausbauschritt 2019, der Antrag Walliser (svp, ZH) für die Lückenschliessung in der Zürcher–Oberland-Autobahn oder der Antrag Imark (svp, SO) für den Muggenbergtunnel. Obschon alle drei Projekte noch keine Vorprüfung durchlaufen haben, wie Bundesrätin Sommaruga betonte, nahm der Rat diese Anträge an und die Projekte in den Ausbauschritt 2019 auf. Die Tatsache, dass die Kosten der Lückenschliessung der Zürcher–Oberland-Autobahn (Antrag Walliser) noch unbestimmt waren, führten bei der Abstimmung zur Lösung der Kostenbremse zu Verwirrung und Heiterkeit: Es war nicht klar, wie hoch der Betrag nun eigentlich sein sollte, für den die Kostenbremse gelockert würde. Auf Ordnungsantrag Glättli (gp, ZH) wurde die Abstimmung zur Lockerung der Kostenbremse verschoben.²⁴

MOTIONDATUM: 13.03.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 zur Schaffung einer **freiwilligen digitalen Vignette** fordert den Bundesrat auf, gesetzliche Grundlagen für die Wahlfreiheit zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Vignette zu schaffen. Der Bundesrat anerkannte einen gewissen Handlungsbedarf, zumal es bereits zuvor Aufträge in diese Richtung gegeben habe (Postulat 14.4002 und Motion 16.3009). Wegen Kritik an hohen Investitionskosten und aus datenschützerischen Bedenken sei bisher noch kein entsprechendes Projekt umgesetzt worden. Der Bundesrat habe aber eine Aussprache zum weiteren Vorgehen durchgeführt und werde dem Parlament bis Ende Juni 2019 eine Botschaft vorlegen, erklärte die Regierung.

Im Nationalrat, der im März 2019 über die Motion zu befinden hatte, griff Nationalrat Giezendanner (svp, AG) den Motionär an und unterstellte ihm, mit dieser Motion das Road Pricing einführen zu wollen. Ulrich Giezendanner liess sich sogar dazu hinreissen, Kandidaten, die sich im kommenden Wahlherbst gegen Martin Candinas durchsetzen wollen, Tipps zu geben. Eine Debatte zur Sache fand jedoch nicht statt. Die geschlossene SVP-Fraktion und eine Mehrheit der FDP-Fraktion unterlagen bei der Annahme der Motion einer knappen Ratsmehrheit aus Mitte und Links-Grün mit 91 gegen 96 Stimmen (bei 4 Enthaltungen).²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 21.03.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche, nachdem die Debatte zu den **Nationalstrassen 2020–2023** unterbrochen worden war, nahm der Nationalrat das Geschäft wieder auf. Die grosse Kammer hatte den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2019 in ihrer ersten Sitzung um drei Projekte ergänzt (Bodensee-Thurtal-Strasse, Zürcher-Oberland-Autobahn und Muggenbergtunnel), konnte jedoch den Betrag für den Verpflichtungskredit nicht festlegen, da die Kosten dieser Projekte noch nicht bekannt waren. Die Behandlung des Bundesbeschlusses zum Verpflichtungskredit wurde deshalb ausgesetzt, das Geschäft ging zurück an die Kommission. Die KVF-NR schlug vor, einen Verpflichtungskredit von CHF 5,651 Mrd. zu beschliessen – der Bundesrat hatte eine Milliarde weniger vorgesehen – und zudem einen Passus aufzunehmen, wonach dem Parlament ein weiterer Verpflichtungskredit vorgelegt werde, sobald die Kosten der zusätzlich aufgenommenen Projekte beziffert werden können.

Bei der Fortsetzung der Debatte in der grossen Kammer wurde der Kommissionsvorschlag unterschiedlich aufgenommen. Mitglieder der Grünen, der SP und der GLP kritisierten in erster Linie den Umstand, dass drei Projekte in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen worden waren, deren Vorprüfung durch das ASTRA noch nicht erfolgt war und die damit quasi auf einer «Überholspur unseriöser Art» (Jürg Grossen) an anderen, von den Kantonen auf dem regulären Weg vorgebrachten Projekten vorbeigeschleust würden. Jürg Grossen (glp, BE) zeigte sich «fassungslos», Michael Töngi (gp, LU) sprach von einem «Schlamassel», Philipp Hadorn (sp, SO) von einem «Chaos» und von fehlendem finanzpolitischem Verantwortungsbewusstsein. Voten zur Verteidigung der aufgenommenen Projekte gab es keine, dafür wurde Nationalrat Grossen mit kritischen Fragen zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten bedacht. Bundesrätin Sommaruga drückte ihre Hoffnung aus, dass der Ständerat den Ausbauschnitt 2019 korrigieren werde, sie sei «zuversichtlich, dass wir zu unseren bewährten Prozessen zurückkehren können».

Eine Mehrheit folgte der Kommission und nahm den Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 5.651 Mrd. mit 131 gegen 48 Stimmen (10 Enthaltungen) an. Für den Passus eines weiteren Verpflichtungskredits betreffend die zusätzlichen Projekte stimmten 130, dagegen 55 Ratsmitglieder (4 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung wurde das Geschäft mit 131 gegen 57 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen und an den Ständerat geschickt.²⁶

POSTULATDATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arzzeugnis 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 Fahrttest ersetzt werden könnte – bei einem Fahrttest 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.²⁷

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.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 06.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 kamen die drei Bundesbeschlüsse zu den **Nationalstrassen 2020–2023** in den Ständerat. Dem «Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen», der schon vom Nationalrat ohne Änderungen angenommen worden war, stimmte der Ständerat einstimmig (44 Stimmen, keine Enthaltungen) zu. Beim «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen» hatte der Nationalrat fünf zusätzliche Projekte aufgenommen: Die Umfahrungen Näfels und La Chaux-de-Fonds, den Ausbau der Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung auf der Zürcher-Oberland-Autobahn. Während die beiden Umfahrungen als ausgereifte Projekte gelten und nicht umstritten waren, wehrte sich im Erstrat eine Minderheit zusammen mit Bundesrätin Sommaruga gegen die «willkürliche» Aufnahme der drei weiteren, vom Bundesamt für Strassen noch nicht geprüften Projekte. Die KVF-SR hielt es mit der nationalrätlichen Minderheit und mit der Bundesrätin und beantragte ihrem Rat, die drei Projekte wieder zu streichen. Eine Minderheit Häberli-Koller (cvp, TG) wollte lediglich die Bodensee-Thurtal-Strasse beibehalten.

Im Plenum wurde betont, wie wichtig die Einhaltung des korrekten Vorgehens sei. Trotz ihrer Werbung für die Bodensee-Thurtal-Strasse vermochten Ständerätin Häberli-Koller und Ständerat Eberle (svp, TG) den Saal nicht für die entsprechende Minderheit zu gewinnen: Mit 33 zu 11 Stimmen (keine Enthaltungen) folgte der Ständerat seiner Kommission und strich die Bodensee-Thurtal-Strasse, den Muggenbergtunnel und die Lückenschliessung Zürcher-Oberland-Autobahn aus dem Ausbauschnitt 2019. Beim «Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten» folgte der Ständerat dem Nationalrat, der den Kredit für die zusätzlich aufgenommenen Umfahrungen erhöht hatte, entfernte aber die Finanzierung der drei nun gestrichenen Projekte wieder aus dem Verpflichtungskredit. In der Gesamtabstimmung nahm die kleine Kammer die Vorlage einstimmig (mit 43 Stimmen, keine Enthaltungen) an.²⁹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Mauro Tuena (svp, ZH) forderte mit einer im Dezember 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative die **Zulassung von allen anerkannten Ärztinnen und Ärzten zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen**. Der Initiant ortete im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrszulassungsverordnung zuviel Bürokratie: Eine in der Verordnung vorgeschriebene Weiterbildung für zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassene Ärztinnen und Ärzte sei kompliziert und teuer. Die Regelung der Zulassung führe «zu einer absurden und ausufernden Pathologisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und zu einer völlig unverhältnismässigen Aufblähung der Disziplin Verkehrsmedizin». Nationalrat Tuena schlug stattdessen vor, dass alle anerkannten Ärztinnen und Ärzte zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassen werden sollten.

Der Mehrheitsantrag der KVF-NR hiess, der Initiative keine Folge zu geben, eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) wollte Folge geben.

In der Ratsdebatte vom 11. Juni 2019 äusserte sich auch der als Arzt und Ratsmitglied von Tuena in seinem Votum adressierte Pierre-Alain Fridez (sp, JU): Er hielt fest, die aktuelle Regelung entlaste die Ärzteschaft und schütze sie davor, Fehler zu begehen. Eine Mehrheit im Rat hielt eine Spezialisierung der Ärzte für verkehrsmedizinische

Untersuchungen weiterhin für sinnvoll. Mit 102 zu 76 Stimmen (1 Enthaltung) beschloss der Rat, der Initiative keine Folge zu geben.³⁰

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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 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.³¹

MOTION

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 hatte Thomas Burgherr (svp, AG) mit einer Motion verlangt, dass die **Prüfungsintervalle bei Strassenfahrzeugen verlängert** würden. Dazu sei die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge anzupassen. Der Motionär begründete dies mit den Entwicklungen im Fahrzeugbau und dem wirtschaftlichen Aufwand, den die Fahrzeugprüfungen mit sich bringen würden.

Der Bundesrat lehnte das Ansinnen ab und verwies auf eine Verordnungsanpassung, die kurz zuvor, per Anfang Juli 2017, in Kraft getreten war und bereits eine Verdoppelung des Prüfungsintervalls für Lastwagen von einem auf zwei Jahre enthalten hatte. Es gebe keinen Grund, nach so kurzer Zeit bereits eine weitere Erhöhung des Prüfungsintervalls vorzunehmen, zumal keine neuen Entwicklungen vorlägen.

Auch zwei Jahre später, als die Motion im September 2019 in den Nationalrat kam, hielt Bundesrätin Sommaruga fest, es habe keine derart grossen technischen Entwicklungen gegeben, dass das Prüfungsintervall erneut erhöht werden müsste. Im internationalen Vergleich stehe die Schweiz gut da. Die grosse Kammer folgte diesem Votum und lehnte die Motion mit 109 zu 77 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.³²

MOTION

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) die **Bestrafung von Radar-Warngruppen stoppen**. Artikel 98a des Strassenverkehrsgesetzes sei dahingehend zu ändern, dass Hinweise in geschlossenen sozialen Gruppen, die sich auf den Strassenverkehr beziehen (Radar-, Stau-, Gefahren-, Unfallwarnungen, Warnungen vor Polizeikontrollen und dergleichen), nicht mehr bestraft würden. Die im September 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat. Bundesrätin Sommaruga wies auf eine Ungenauigkeit im Motionstext hin: So seien nur öffentliche Warnungen vor Radarkontrollen verboten, nichtöffentliche seien hingegen erlaubt. Hinweise in tatsächlich privatem Rahmen würden also nicht verfolgt. Das Verbot öffentlicher Warnungen verteidigte die Verkehrsministerin: Es sei gerade die Unvorhersehbarkeit der Radarkontrolle, welche einen guten Teil der Präventionswirkung ausmache. Im Weiteren gebe es keine Probleme mit der Regelung. Der Nationalrat beherzigte diese Ausführungen und lehnte die Motion mit 100 gegen 82 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) ab.³³

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 Konsumentenscheidung 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.³⁴

MOTION

DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Pannestreifenumnutzungen mit vereinfachten Verfahren ermöglichen wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) mit einer 2017 eingereichten Motion. Mittels Pannestreifenumnutzungen sollten gemäss dem Motionär Engpässe im Nationalstrassennetz mit geringerem Aufwand behoben werden können, als dies mit regulären Ausbauschritten der Fall sei. Weil jedoch die ordentlichen Plangenehmigungsverfahren von «Querulantenverbänden» (Imark) gezielt dazu genutzt würden, mit übertriebenen Forderungen den Ausbau über Jahrzehnte zu blockieren, solle für Pannestreifenumnutzungen kein ordentliches Plangenehmigungsverfahren notwendig sein, sondern ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt werden können. Dies lasse sich rechtfertigen, weil die zur Umnutzung der Pannestreifen notwendigen baulichen Massnahmen weit geringer seien als jene im ordentlichen Ausbau, so die Begründung des Motionärs.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion, da Pannestreifenumnutzungen oftmals mit weiteren Arbeiten einhergingen, beispielsweise mit Lärmschutzmassnahmen, was ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren doch notwendig mache. Umnutzungen von Pannestreifen als lokale Verkehrsmanagement-Massnahmen ohne grössere bauliche Veränderungen würden hingegen ohnehin nicht dem nationalstrassenrechtlichen Plangenehmigungsverfahren unterliegen. Obschon Bundesrätin Sommaruga bei der Behandlung der Motion im Nationalrat im September 2019 ihren Willen bekundete, «rasch und unbürokratisch» mit temporären Umnutzungen ohne grössere bauliche Anpassungen umzugehen, nahm die grosse Kammer die Motion mit 115 gegen 75 Stimmen an (keine Enthaltungen).³⁵

MOTION

DATUM: 12.09.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das Thema Lärmschutz stand im Zentrum der Motion «**Wahre Kosten von Lärmschutzmassnahmen**» von Nationalrat Franz Grüter (svp, LU). Dieser forderte, dass bei Lärmschutzmassnahmen auf Nationalstrassen der Leitfaden Strassenlärm (BAFU/ASTRA), konsequent angewendet werde und die Kostenberechnungen soweit möglich auf effektiven Marktpreisen beruhten.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er argumentierte, dass es sich bei den Kostenangaben für Lärmschutzbauten um Richtwerte handle, die in der Vorprojektphase für eine Kostenschätzung eingesetzt werden, wenn noch keine genaueren Kostenangaben vorliegen. Diese Werte basierten auf aktuellen Ausführungsprojekten an Nationalstrassen. Sie gewährleisteten eine schweizweite Gleichbehandlung der vom Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung.

In der nationalrätlichen Debatte im Herbst 2019 monierte Grüter noch einmal, dass das ASTRA Einheitspreise für Lärmschutzwände anwende, die nicht den Marktpreisen entsprächen. Er verlangte daher, dass die Berechnungsgrundlagen neu erarbeitet würden. Mit den seiner Meinung nach zu teuren Berechnungen der Lärmschutzmassnahmen würden die Anwohnerinnen und Anwohner um den ihnen zustehenden Schallschutz gebracht. Verkehrs- und Umweltministerin Sommaruga erinnerte daran, dass es sich bei den vom ASTRA verwendeten Kostenangaben um Durchschnittswerte von bereits realisierten Projekten entlang der Nationalstrasse handle, konkret seien dies CHF 1'700 pro Quadratmeter Lärmschutzwand. Die effektiven Kosten pro Quadratmeter Lärmschutzwand beliefen sich dann aber je nach Projekt auf zwischen CHF 900 und CHF 3'500. Zum Zeitpunkt der Verhältnismässigkeitsprüfung seien die effektiven Kosten noch gar nicht bekannt und könnten somit gar nicht berechnet werden, erinnerte Sommaruga. Der Schutz der betroffenen Personen sei mit der von Nationalrat Grüter geforderten Motion abhängig von kostenbeeinflussenden Faktoren, wie beispielsweise dem Zustand einer Brücke, auf welcher eine Lärmschutzwand erstellt würde. Es widerspreche dem Prinzip der Gleichbehandlung, wenn bei anerkanntem Schutzanspruch die Umsetzung der Massnahme davon abhängig gemacht werde, wie aufwändig die Realisierung der Lärmschutzmassnahme ist, resümierte die Verkehrsministerin. Die Mehrheit der grossen Kammer, insbesondere die geschlossen stimmende SVP- und FDP.Liberal-

Fraktion, liess sich von der bundesrätlichen Argumentation nicht überzeugen und stimmte für Annahme der Motion (100 zu 88 Stimmen bei 2 Enthaltungen).³⁶

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die von Lukas Reimann (svp, SG) zwei Jahre zuvor eingereichte Motion «**Verkehrsfluss stärken, Rechtsabbiegen bei Rot zulassen**» kam im September 2019 in den Nationalrat. Der Motionär verwies auf andere Länder, in denen das Rechtsabbiegen trotz Rotlicht erlaubt ist, und zeigte sich überzeugt, dass der Verkehrsfluss mit dieser Massnahme auch in der Schweiz verbessert werden könnte. Bundesrätin Sommaruga mochte den verbesserten Verkehrsfluss nicht abstreiten, begründete ihre ablehnende Haltung aber mit der höheren Unfallgefahr, welche das Abbiegen bei Rot mit sich bringe. Mit 106 zu 60 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion ab.³⁷

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die **zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen** wollte Nationalrat Manfred Bühler (svp, BE) mit einer im Herbst 2017 eingereichten Motion. Der Motionär störte sich insbesondere daran, dass bei der Eröffnung des Ostastes der Autobahnumfahrung von Biel nur deutsche Ortsname auf den Signalisationsschildern verwendet worden sind, obschon der französischsprachige Teil 40 Prozent der Bevölkerung Biels ausmache. Bei Ortschaftstafeln am Ortseingang gelte schliesslich auch die Regelung, dass beide Bezeichnungen verwendet werden, wenn die Sprachminderheit mindestens 30 Prozent der Bevölkerung betrage. Manfred Bühler forderte in seiner Motion die Übernahme dieser Regelung für die Signalisation auf Nationalstrassen und dementsprechende Gesetzes- und Verordnungsänderungen. Zwar lehnte der Bundesrat eine Gesetzesänderung ab und begründete dies mit praktischen Hindernissen wie dem vorhandenen Platz auf Signalisationstafeln und der Verkehrssicherheit – er erklärte, die unübersichtliche Signalisation könne zu Verwirrung und damit zu Unfällen führen –, doch Bundesrätin Simonetta Sommaruga hatte Anfang Juli 2019 ihren Handlungsspielraum innerhalb der Signalisationsverordnung genutzt, um die zweisprachige Signalisation auf dem Bieler Ostast zu gewährleisten. Die Verkehrsministerin handelte dabei nicht nur unter dem Eindruck der Motion Bühler, sondern auch auf Ersuchen der Berner Kantonsregierung und der Stadt Biel. Als die Motion Bühler im September 2019 in den Nationalrat kam, beantragte Bundesrätin Sommaruga mit Hinweis auf die erfolgte Anpassung in Biel die Ablehnung der Motion. Der Motionär hielt aber an seinem Anliegen fest. Zwar dankte er der Bundesrätin für das schnelle Handeln in Biel, dennoch wollte er eine Gesetzesänderung anstreben, um auch anderen Städten und Gemeinden eine zweisprachige Signalisation auf der Nationalstrasse zu ermöglichen. Der Nationalrat nahm die Motion mit 149 gegen 34 Stimmen (0 Enthaltungen) an.³⁸

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde, befand Bernhard Guhl (bdp, AG). Er hatte 2017 eine Motion eingereicht, welche sicherstellen sollte, dass die Polizei auch nach einer Inkraftsetzung von Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (Änderung im Rahmen der Via sicura, noch nicht in Kraft) informiert sei über die Entzüge von Führer- und Lernfahrausweisen. Im revidierten Strassenverkehrsgesetz soll die Datenhoheit beim ASTRA liegen, gemäss dem genannten Artikel 89g sollen Polizeikorps nur noch Daten von Fahrzeughaltern mit unbefristetem Entzug der Fahrerlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Der Motionär sah diese Regelung als unnötige Einschränkung und Behinderung der Polizeiarbeit an. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Polizei bei der Kontrolle von Fahrerinnen und Fahrern via Fahndungssystem Ripol weiterhin über die Information verfügen wird, ob bei der kontrollierten Person ein Führerausweisentzug vorliegt. Die Motion wolle die Daten von Ausweisentzügen auch bei unbemannten, automatisierten Kontrollen verfügbar machen. Da dort die Kontrolle aber nicht über die fahrende Person stattfindet, sondern über das Fahrzeug, könnten jedoch auch Personen ins Visier der Polizei geraten, die ganz regulär ein Fahrzeug lenkten: Drittpersonen, die ein Fahrzeug lenken, dessen Halterin oder Halter der Ausweis entzogen worden war. Der Bundesrat empfahl deswegen die Ablehnung der Motion. Im September 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und stimmte ihr trotz mahrender Worte von Bundesrätin Sommaruga mit 130 zu 52 Stimmen (1 Enthaltung) zu.³⁹

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel «**Keine Feigenblätter für CO₂-Schleudern. Auf Supercredits ist zu verzichten**» wollte Nationalrat Jürg Grossen (glp, BE) den Bundesrat beauftragen, bei künftigen CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge auf sogenannte Supercredits oder sich ähnlich auswirkende Instrumente zu verzichten. Dank Supercredits konnten besonders emissionsarme Fahrzeuge bisher mehrfach an den CO₂-Flottendurchschnitt von Grossimporteuren angerechnet werden, erklärte der Motionär. Sie sollten zu einer schnelleren Marktdurchdringung von Elektroautos führen, da sie den Import von Elektrofahrzeugen für die Importeure besonders attraktiv machen. Eben weil die emissionsarmen Fahrzeuge mehrfach an den CO₂-Ausstoss ihrer Flotte angerechnet werden konnten, war es den Importeuren aber auch weiterhin möglich, Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss zu importieren, ohne dass der Durchschnitt des CO₂-Ausstosses zu hoch geworden wäre. Motionär Grossen sah deshalb in den Supercredits ein «Feigenblatt» für die Autoimporteure. Um die Klimaziele zu erreichen, sei auf diese zu verzichten.

Die im Dezember 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat, wo Bundesrätin Sommaruga auf die wenige Tage später im Ständerat folgende CO₂-Gesetz-Debatte verwies. Ihre Ablehnung der Motion sei «verfahrenstechnisch begründet», der Bundesrat sei der Meinung, man müsse jetzt am CO₂-Gesetz arbeiten. Der Nationalrat folgte der Umweltministerin und lehnte die Motion mit 89 zu 94 Stimmen (3 Enthaltungen) ab.⁴⁰

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.⁴¹

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 Führerausweisenzug 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 Führerausweisenzügen 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.⁴²

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage bevor die Bevölkerung von Mitholz von der Arbeitsgruppe Mitholz über Räumungsvarianten informiert wurde, reichte Ständerat Beat Rieder (cvp, VS) am 27. September 2019 eine Motion zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** ein. Der Motionär forderte die rasche Erstellung einer zweispurigen Strasse, welche Kandersteg und das Wallis von Norden her mit derselben Kapazität erschliessen soll, wie die bestehende, aber bei der Räumung des Munitionslagers gefährdete Strasse. Am selben Tag reichte Nationalrat Alfred Röstli (svp, BE) eine gleichlautende Motion (19.4345) im Nationalrat ein.

Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung: Da die Sicherheit von Strasse und Schiene beim Bund oberste Priorität geniessen und der Kanton Bern zudem eine Notumfahrung plane, seien weitere Massnahmen nicht notwendig. Bundesrätin Sommaruga sagte im Ständerat, der sich in der Wintersession 2019 mit der Motion

Rieder befasste, dass der Bundesrat keine Parallelstrukturen neben der Projektgruppe des VBS aufbauen wolle, «sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist». Diese Ansicht des Bundesrates teilte der Ständerat nicht: Mit 24 zu 15 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion Rieder an.⁴³

MOTION

DATUM: 09.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Hêche (sp, JU) unter dem Titel «**Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen**» war im Dezember 2019 im Nationalrat traktandiert. Der Motionär wollte die Regierung beauftragen, die Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zum Lärmschutz zu verlängern. Trotz einem Minderheitsantrag Rutz (svp, ZH) auf Ablehnung der Motion wurde kaum debattiert: Nachdem Bundesrätin Sommaruga erklärte, dass der Bundesrat die Weiterführung der Lärmschutz-Programmvereinbarungen als sinnvoll erachte, nahm der Rat die Motion mit 136 zu 50 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁴

Umweltschutz

Klimapolitik

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.⁴⁵

MOTION

DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

-
- 1) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).
 - 2) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.
 - 3) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.
 - 4) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.
 - 5) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.
 - 6) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
 - 7) AB NR, 2006, S. 1113 und Beilagen III, S. 369 f.; AB SR, 2006, S. 767 und Beilagen IV, S. 75 f.
 - 8) BBI, 2006, S. 9539 ff.; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.
 - 9) BBI, 2006, S. 1861 ff. (Kommission) und 1873 ff. (BR); BZ, 2.2. und 20.3.06; Presse vom 15.2.06.
 - 10) AB NR, 2005, S. 1509; AB SR, 2006, S. 171; AB NR, 2006, S. 2028 und Beilagen V, S. 243; AB NR, 2006, S. 1131 und 1590 sowie Beilagen IV, S. 134 f.
 - 11) BO CN, 2009, p. 2332.
 - 12) BO CE, 2010, p. 176 ss.
 - 13) BO CN, 2010, p. 1445 s.
 - 14) AB SR, 2011, S. 282.
 - 15) AB NR, 2016, S. 2287.
 - 16) AB NR, 2017, S. 649
 - 17) AB NR, 2018, S. 216 f.
 - 18) BBI, 2018, S. 2253 ff.
 - 19) AB SR, 2019, S. 476 f.; BBI, 2019, S. 1899 f.
 - 20) AB NR, 2019, S. 44 ff.
 - 21) AB NR, 2019, S. 46
 - 22) AB NR, 2019, S. 46 f.
 - 23) AB NR, 2019, S. 54 f.
 - 24) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBI, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19
 - 25) AB NR, 2019, S. 309 f.
 - 26) AB NR, 2019, S. 508 ff.
 - 27) AB NR, 2019, S. 725 ff.
 - 28) AB NR, 2019, S. 840 f.
 - 29) AB SR, 2019, S. 325 ff.; Exp. NZZ, TA, TZ, 7.6.19
 - 30) AB NR, 2019, S. 994 ff.
 - 31) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp. 22.6.19
 - 32) AB NR, 2019, S. 1533
 - 33) AB NR, 2019, S. 1529
 - 34) AB NR, 2019, S. 1522 f.
 - 35) AB NR, 2019, S. 1530
 - 36) AB NR, 2019, S. 1528 f.
 - 37) AB NR, 2019, S. 1712 f.
 - 38) AB NR, 2019, S. 1718 f.
 - 39) AB NR, 2019, S. 1710 f.
 - 40) AB NR, 2019, S. 1721
 - 41) AB SR, 2019, S. 1076
 - 42) AB SR, 2019, S. 1076 f.
 - 43) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, GeschaÖft 19.4345
 - 44) AB NR, 2019, S. 2151 f.
 - 45) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.