

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC, Nidegger, Yves (svp/udc, GE) NR/CN, Reimann, Maximilian (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

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, 2016 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

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

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
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ASTRA	Bundesamt für Strassen

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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFROU	Office fédéral des routes

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die **periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** von Autolenkerinnen und Autolenkern soll nicht ab dem 70. Altersjahr einsetzen, sondern erst ab dem 75. Dies verlangt eine parlamentarische Initiative Reimann (svp, AG), welche im Juni 2015 im Nationalrat eingereicht worden war. In den Nachbarländern gebe es trotz der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG keine periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit und im Vergleich zur Schweiz auch keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallstatistik. Der Bund missachte die Selbstverantwortung der älteren Autofahrer, so Nationalrat Reimann. Die KVF-NR sah indes in der periodischen Untersuchung ab dem 70. Altersjahr keine Diskriminierung und auch keine zu grosse Einschränkung in der Selbstverantwortung und beantragte im November 2015 mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) stellte sich gegen diesen Antrag. Am 16. Dezember 2015 gab der Nationalrat der parlamentarischen Initiative Reimann mit 97 zu 82 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge. Zusammen mit knappen Mehrheiten der Fraktionen von CVP und FDP gewann die geschlossen stimmende SVP-Fraktion über die ablehnende Ratslinke. Im April 2016 beantragte auch die KVF-SR mit 6 gegen 3 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Die periodischen Kontrolluntersuchungen ab 70 Jahren seien nicht diskriminierend, zudem sei die Regelung im Rahmen der Via Sicura optimiert worden. Die Kommission verwies weiter auf das eigene Kommissionspostulat, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte Folgegeben. Am 8. Juni 2016 debattierte die kleine Kammer über das Geschäft. In den Voten wurde hauptsächlich auf die wissenschaftliche Evidenz eingegangen: Die Unfallstatistik zeige, dass alte Fahrerinnen und Fahrer keine Risikogruppe darstellten. Konrad Graber (cvp, LU) ging darauf nicht ein, empfahl dem Rat aber aus Effizienzgründen wie bei der parlamentarischen Initiative Regazzi keine Folge zu geben und erst den Bericht über die Evaluation der Via Sicura abzuwarten. Die kleine Kammer folgte entgegen diesem Votum der Minderheit Hösli und gab der Initiative mit 22 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) Folge.¹

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 17.05.2017
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme der parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** ab 75 statt ab 70 Jahren, reichte die KVF-NR im März 2017 den Entwurf zu einer entsprechenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ein. Im Mai 2017 nahm der Bundesrat dazu Stellung. Der Bundesrat stellte darin fest, dass sich im Vernehmlassungsverfahren die Befürworter und Gegner einer späteren Prüfung der Fahrtüchtigkeit die Waage halten. Weil der Bundesrat die Eigenverantwortlichkeit der Seniorinnen und Senioren in diesem Bereich fördern möchte, stimmte er einer Heraufsetzung des Untersuchungsalters zu, jedoch unter dem Vorbehalt flankierender Massnahmen wie beispielsweise Sensibilisierungskampagnen, damit die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet sei.²

PARLAMETARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.09.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur Heraufsetzung der **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** vom 70. auf das 75. Altersjahr im Parlament Folge gegeben worden war, behandelte der Nationalrat im Juni 2017 eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Eine Mehrheit der KVF-NR empfahl die Annahme, eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) wollte die Vorlage so ändern, dass eine erste obligatorische Untersuchung mit 70 Jahren stattfindet, die nächste aber erst mit 75 (statt alle zwei Jahre, wie bisher). In der Debatte wurden hauptsächlich die Antworten von Ärzteverbänden im vom Astra in dieser Sache durchgeführten Vernehmlassungsverfahren herangezogen. Der Nationalrat folgte schliesslich seiner Kommissionsmehrheit und nahm das höhere Alter bei der ersten Fahrtüchtigkeitsprüfung mit 143 zu 15 Stimmen (bei 26 Enthaltungen) an. Im September 2017 stimmte auch der Ständerat der Vorlage trotz eines eindringlichen Appells von Ständerat Jositsch (sp, ZH) mit 34 zu 4 Stimmen (5 Enthaltungen) zu. In den Schlussabstimmungen vom 29. September 2017 wurde die Gesetzesänderung in beiden Kammern klar angenommen.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 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 Landeskenzeichens 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 Fahrzeugkontrollschilder 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 Kontrollschilder 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». ⁴

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. ⁵

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). ⁶

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.⁷

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.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Ausbau Schritt 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 Ausbauschnitt 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.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 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.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arztzeugnis oder eine Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre** sinnvoll sei. Zur Zeit der Einreichung stand in den Räten die Behandlung einer Gesetzesänderung an, die aus einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) hervorgegangen war und den Startzeitpunkt der ärztlichen Beurteilung der Fahrtüchtigkeit von Personen über 70 Jahren betraf. Pierre-André Page ging es jedoch nicht um die Periodizität, mit welcher die Fahreignung ärztlich getestet wird, sondern darum, dass die ärztliche Fahreignungsprüfung durch einen 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.¹¹

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.¹²

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.¹³

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.

Kommissionsberichterstatler 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.¹⁴

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 begründet 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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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 Ausbausritten 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).¹⁸

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 Kostangaben für Lärmschutzbauten um Richtwerte handle, die in der Vorprojektphase für eine Kostenschätzung eingesetzt werden, wenn noch keine genaueren Kostangaben 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 Kostangaben 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).¹⁹

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.²⁰

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.²¹

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.²²

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.²³

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.²⁴

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.²⁵

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.²⁶

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.²⁷

1) AB NR, 2015, S. 2260 ff.; AB SR, 2016, S. 408 ff.; Kommissionsbericht_KVF-NR; Kommissionsbericht_KVF-SR
2) Bericht KVF-NR; Stellungnahme BR
3) AB NR, 2017, S. 1054ff.; AB SR, 2017, S. 591ff.; LZ, 30.9.17
4) AB SR, 2019, S. 476 f.; BBl, 2019, S. 1899 f.
5) AB NR, 2019, S. 44 ff.
6) AB NR, 2019, S. 46

- 7) AB NR, 2019, S. 46 f.
- 8) AB NR, 2019, S. 54 f.
- 9) AB NR, 2019, S. 206 ff.; BBl, 2018, S. 6949 ff.; BLZ, TA, TZ, 12.3.19
- 10) AB NR, 2019, S. 508 ff.
- 11) AB NR, 2019, S. 725 ff.
- 12) AB NR, 2019, S. 840 f.
- 13) AB SR, 2019, S. 325 ff.; Exp, NZZ, TA, TZ, 7.6.19
- 14) AB NR, 2019, S. 1197 f.; AB NR, 2019, S. 1365.; AB SR, 2019, S. 587.; SGT, 19.6.19; Exp, 22.6.19
- 15) AB NR, 2019, S. 1533
- 16) AB NR, 2019, S. 1529
- 17) AB NR, 2019, S. 1522 f.
- 18) AB NR, 2019, S. 1530
- 19) AB NR, 2019, S. 1528 f.
- 20) AB NR, 2019, S. 1712 f.
- 21) AB NR, 2019, S. 1718 f.
- 22) AB NR, 2019, S. 1710 f.
- 23) AB NR, 2019, S. 1721
- 24) AB SR, 2019, S. 1076
- 25) AB SR, 2019, S. 1076 f.
- 26) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, GeschaDft 19.4345
- 27) AB NR, 2019, S. 2151 f.