

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr, Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Standesinitiative
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Beer, Urs
Bieri, Niklaus
Escher, Regina
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Beer, Urs; Bieri, Niklaus; Escher, Regina; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Strassenverkehr, Standesinitiative, 1983 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Öffentliche Finanzen	1
Indirekte Steuern	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
RK-SR	Kommission für Rechtsfragen des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
SVG	Strassenverkehrsgesetz
BRD	Bundesrepublik Deutschland

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CAJ-CE	Commission des affaires juridiques du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
DFI	Département fédéral de l'intérieur
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
RFA	République fédérale d'Allemagne

Allgemeine Chronik

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

STANDESINITIATIVE
DATUM: 06.10.1998
URS BEER

Eine **Standesinitiative des Kantons Zürich** verlangte die Ersetzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern durch eine **eidgenössische Motorfahrzeugsteuer**, die durch einen Zuschlag auf dem Benzin- und Dieselpreis erhoben und deren Erträge vollumfänglich den Kantonen zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Bereich Strassenbau und -unterhalt zurückerstattet werden sollten. Der Ständerat lehnte die Initiative mit 27 zu 4 Stimmen ab, weil der grenznahe Benzintourismus durch eine Erhöhung des Treibstoffpreises wegfallen und damit dem Bund Mindereinnahmen einbringen würde. Ferner hätte eine eidgenössische Motorfahrzeugsteuer Schwierigkeiten bei der Festlegung des Verteilschlüssels für die Rückleistungen an die Kantone verursacht sowie ein Eingriff in die kantonale Steuerhoheit dargestellt.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STANDESINITIATIVE
DATUM: 21.09.1989
SERGE TERRIBILINI

La **petite chambre a rejeté** une seconde initiative du canton de Zurich qui demandait que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les voitures**, redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population. La Commission «santé et environnement» a considéré que cette mesure aurait des répercussions négatives sur les relations de la Suisse avec les autres pays d'Europe. Elle a vu, de plus, une injustice sociale dans ce système de taxation égalitaire.²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de ne pas donner suite à **deux initiatives du canton de Berne**, prévoyant l'introduction de douze dimanches sans voitures (Kt. lv. 88.204) pour la première **et** du Jeûne fédéral sans voitures (Kt. lv. 88.205) pour la seconde, non plus qu'à celle **du canton de Bâle-Campagne** (Kt.lv. 89.200) désirant l'instauration de plusieurs dimanches de ce type. Les initiants ont motivé leurs textes par des considérations essentiellement environnementales. Si cet argument n'a pas été contesté par la grande chambre, celle-ci s'est cependant opposée aux moyens proposés. Pour elle, de telles mesures n'auraient pas un très grand impact, puisque le trafic serait reporté sur d'autres jours de la semaine. De plus, cela ne pourrait que nuire aux relations de la Suisse avec le reste de l'Europe dans un domaine déjà sensible. Par ailleurs, il fut avancé que des propositions semblables avaient déjà été repoussées en votation populaire, soit au niveau fédéral (1978), soit au niveau cantonal (Zurich en 1989).

Pour les autres mesures prises ou envisagées en faveur de l'environnement (écobonus, généralisation du catalyseur, limitations de vitesse estivales sur les autoroutes et taxe sur l'essence), cf. infra, part. I, öd (Qualité de l'air).³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national**, tout comme la petite chambre en 1989, a décidé de **ne pas donner suite** à l'initiative du canton de Zurich demandant que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les véhicules automobiles**, qui serait redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population (écobonus). La majorité de la chambre a estimé que les derniers développements en la matière ne permettaient pas d'accepter le texte; en 1991, après avoir adopté le principe de l'écobonus, le Conseil fédéral, après diverses recherches, s'est heurté à des problèmes techniques et financiers qui l'on conduit à abandonner cette idée. En outre, l'annonce de la création d'un écobonus avait soulevé de vastes protestations, autant dans la population que dans le monde politique.⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 28.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a de justesse décidé de donner suite à deux initiatives cantonales émanant des cantons du Tessin (14 contre 12) et de Uri (08.305) (14 contre 13) et demandant d'inscrire dans la loi sur le transfert du transport transalpin de marchandises (LTTM) que le **transfert de la route au rail** doit être réalisé d'ici fin 2012 et d'éliminer les goulets d'étranglement sur les lignes d'accès aux tunnels de base. L'initiative tessinoise vise en outre à charger le Conseil fédéral de créer une bourse du transit alpin. Ce faisant, les sénateurs sont allés à l'encontre de leur commission des transports (CTT-CE) qui jugeait que les objectifs ainsi visés avaient déjà été intégrés dans la législation concernant le trafic de marchandises adoptée par les chambres l'année précédente.⁵

Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE
DATUM: 24.10.1983
REGINA ESCHER

In mehreren Gegenden der Schweiz machte sich **Opposition gegen den Nationalstrassenbau** bemerkbar. Die Neuenburger Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz reichte eine kantonale Initiative ein, welche die direkte Mitsprache des Volkes bei allen zukünftigen Nationalstrassen-Projekten auf Neuenburger Boden verlangt. Die bürgerliche Mehrheit der kantonalen Legislative lehnte das Begehren ab und unterstützte einen Gegenvorschlag des Regierungsrates. Als erster Schritt in Richtung einer Verhinderung der N8 ist eine von der «Aktion Jugend Obwalden» eingereichte Initiative gedacht, die das heute dem Kantonsrat zustehende Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen will. Im Kanton Solothurn genehmigten die Stimmbürger ein Volksbegehren für die Einreichung einer Standesinitiative zur Überprüfung der N5 (bzgl. N5 siehe auch Mo. 83.904). Im Kanton Thurgau hingegen verwarfen die Stimmbürger eine entsprechende Initiative hinsichtlich der N7. Vor allem aus staatspolitischen Gründen bedeutungsvoll ist der geplante Bau einer Nationalstrasse durch den Jura (Transjurane). Der Bundesrat beauftragte das EDI mit der Ausarbeitung einer Botschaft über die Aufnahme der Transjurane ins Nationalstrassennetz. Eine Verstärkung der Mitspracherechte des Volkes im kantonalen Strassenbau wurde von den Luzerner Stimmbürgern gutgeheissen. (Bzgl. N13 siehe auch Mo. 83.555 und Mo. 83.557).⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf. Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative** (St. Iv. 83.202) **des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwies National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt.⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 07.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les Chambres n'ont pas donné suite à une initiative du canton de Bâle-Ville demandant que la Confédération reprenne les négociations avec la RFA afin que la construction de la route franche de douane entre Lörrach et Weil am Rhein soit abandonnée ou remplacée par un projet plus respectueux de l'environnement. Le parlement a estimé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur une décision ayant fait l'objet d'un traité ratifié. Le Conseil national a toutefois transmis le postulat Burckhardt (pl, BS) et celui de sa commission des transports et du trafic invitant le gouvernement à recommander au Conseil d'Etat de Bâle-Ville d'ouvrir des discussions avec la RFA afin d'examiner, dans le cadre de l'accord existant, la possibilité d'élaborer un nouveau tracé pour cette route.⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Analog zur nationalrätlichen Schwesterkommission, gab die RK-SR neun Initiativen (parlamentarische 09.447-09.453) und Standes-Initiativen, letztere aus den Kantonen Solothurn (10.303) und Aargau) zum Thema **Verkehrsraser** Folge. Die beiden Rechtskommissionen stellten den Antrag an die KVF, die Anliegen zu bündeln und in die Via-Sicura-Vorlage einfließen zu lassen. Diese gilt als indirekter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ der Vereinigung Roadcross, die Mitte Juni 2011, vier Monate vor Ablauf der Sammelfrist, eingereicht wurde und mehr als 105'000 beglaubigte Stimmen aufwies.⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 16.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2012 eingereichte Standesinitiative Genf, welche den **Ausbau der A1 in Genf** als vordringliches Projekt ins Programm zur Beseitigung von Engpässen aufnehmen wollte, ist im Berichtsjahr von den Räten sistiert worden. Im Ständerat wurde argumentiert, dass es sich um ein lokales Anliegen handle, deren es viele gäbe und die alle gleichermaßen betrachtet werden müssten. Die Standesinitiative sei bis zur bundesrätlichen Botschaft zum zweiten Programm zu sistieren. Der Ständerat folgte am 13. Juni seiner Kommission und der Nationalrat folgte dem Ständerat am 16. September.¹⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Mit der Zustimmung der Räte zur bundesrätlichen Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wurde eine Standesinitiative des Kantons Tessin zur **Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels** hinfällig: Ihre Forderung wird von der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr aufgenommen. Beide Kammern betrachteten das Anliegen als erledigt und gaben der Standesinitiative keine Folge.¹¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.03.2016
NIKLAUS BIERI

Nachdem im September 2015 der Ständerat der Standesinitiative zur prioritären Berücksichtigung der **Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf-Muri** keine Folge gegeben hatte, fand das Ersuchen des Kantons Bern im März 2016 auch im Nationalrat keine Mehrheit: Das Begehren wurde zusammen mit der Standesinitiative des Kantons Aargau zum Ausbau der A1 behandelt und mit 90 zu 75 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.¹²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 14.09.2016
NIKLAUS BIERI

Mit der im Oktober 2015 eingereichten Standesinitiative zur **Anerkennung und Finanzierung der Nationalstrassen** wollte der Kanton Neuenburg sicherstellen, dass das Nationalstrassennetz gemäss Netzbeschluss 2012 im Rahmen des NAF erweitert werden kann. Neuenburg ging es dabei vor allem um die Fertigstellung der H20 und um die Entlastung von Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Weil der Netzbeschluss vom Parlament in den NAF integriert worden war, beantragten die KVF-Kommissionen beider Kammern, der Standesinitiative keine Folge zu geben, da kein weiterer Handlungsbedarf bestehe. Der Ständerat gab der Initiative am 31. Mai 2016 keine Folge und der Nationalrat zog am 14. September 2016 nach.¹³

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.12.2016
NIKLAUS BIERI

Der Kanton Genf sieht sich im Strassenverkehr mit grossen Herausforderungen konfrontiert und wollte deshalb mit einer Standesinitiative eine gesetzliche Grundlage für **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** erreichen. Die Verkehrskommission des Ständerates sah in ihrem Bericht vom 20. Oktober 2016 aber keinen Handlungsbedarf: Der Bund habe Abklärungen für Pilotversuche im Mobility Pricing unternommen und Genf habe in diesem Rahmen die Möglichkeit, an Pilotversuchen teilzunehmen. Zudem sei die von der Standesinitiative erwähnte Innenstadtmaut einseitig auf den Strassenverkehr ausgerichtet und missachte daher die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene. Der Ständerat gab der Initiative am 15. Dezember 2016 keine Folge.¹⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer Standesinitiative von Genf bezüglich **Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut** 2016 im Ständerat keine Folge gegeben worden war, gab im Juni 2017 auch der Nationalrat keine Folge. Eine Minderheit Mazzone beantragte zwar die Annahme der Standesinitiative, unterlag in der Abstimmung aber mit 43 zu 130 Stimmen (11 Enthaltungen).¹⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Eine Standesinitiative für ein **engmaschiges und vollständiges Nationalstrassennetz** wurde im Februar 2016 vom Kanton Tessin eingereicht. Das Tessin wollte einen Anschluss der Agglomeration Locarnese an das Nationalstrassennetz erreichen und dazu die Verbindung von Bellinzona und Locarno quasi als Ergänzung des Netzbeschlusses von 2012 dem Nationalstrassennetz übergeben. Mit der Annahme des NAF war diese Forderung schon erfüllt worden. Weiter wollte das Tessin mit seinem Vorstoss sicherstellen, dass die Verbindung zwischen der A2 und der A13 zu den Strecken gehört, die bei der Finanzierung via NAF Priorität haben. Eine Vorwegnahme der Priorisierung sei ein Eingriff in die Kompetenz der Räte, wurde im Nationalrat moniert. Der Ständerat gab der Standesinitiative im März 2017 keine Folge, der Nationalrat verzichtete im Juni 2017 ebenfalls darauf, Folge zu geben.¹⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Die im März 2017 eingereichte Standesinitiative des Kantons Tessin fordert „**Sicherere Strassen jetzt!**“ und verlangt, dass Lastwagen, welche nicht über die von der geltenden Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge genannten Sicherheitssysteme verfügen, Tunnels und Pässe der Schweizer Alpen nicht mehr befahren dürfen. Dies sei so rasch als möglich, jedoch spätestens bei der Inbetriebnahme des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums Giornico umzusetzen. Die Standesinitiative verlangt weiter, dass dazu administrative und technische Lösungen gewählt würden, welche die Schweizer Speditionsunternehmen nicht belasteten. Die Debatte um die zweite Gotthardröhre habe gezeigt, dass die Verkehrssicherheit nach wie vor ein grosses Thema sei. Da aber der Gotthardtunnel nicht die gefährlichste Stelle sei und man für mehr Sicherheit auf den Strassen nicht bis zur Fertigstellung der zweiten Gotthardröhre warten müsse, sei es richtig, die gefährlichsten Fahrzeuge von den besonders heiklen Tunnel- und Passstrassen zu verbannen, so die Begründung der Standesinitiative. Die KVF-SR teilte diese Ansicht und gab der Standesinitiative mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Die Kommission hielt allerdings fest, dass noch geprüft werden solle, ob ein solches Verbot nur auf Alpenstrecken oder im ganzen Land einzuführen sei.¹⁷

STANDESINITIATIVE
DATUM: 06.11.2018
NIKLAUS BIERI

Im November 2018 diskutierte die Verkehrskommission des Nationalrates über die Standesinitiative des Kantons Tessin «**Sicherere Strassen jetzt!**» und gab der Initiative mit 14 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Dem Anliegen, Lastwagen, welche nicht über die Sicherheitssysteme gemäss der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verfügen, das Befahren von Tunnels und Pässen zu verbieten, gaben damit beide Kommissionen Folge. Jene Kommission, welche vom Ratsbüro die Umsetzung zugewiesen erhält, hat zwei Jahre Zeit, einen entsprechenden Entwurf vorzulegen.¹⁸

STANDESINITIATIVE
DATUM: 05.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR hat am 5. Juni 2020 eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes zur Umsetzung der Standesinitiative «**Sicherere Strassen jetzt!**» des Kantons Tessin in die **Vernehmlassung** geschickt. Die Gesetzesrevision beabsichtigt, Mindeststandards für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen für den Schwerverkehr im Alpenraum vorzusehen, um damit das Unfallrisiko zu senken. Diese Systeme sollen «spätestens fünf Jahre, nachdem sie für die Erteilung der Typengenehmigung oder die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, für alle schweren Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet» verbindlich werden. Gemäss Vorentwurf kann der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte eine längere Frist für die Umsetzung vorsehen, falls diese Transporte für die Wirtschaft des Wallis und/oder des Tessins von eminenter Bedeutung sind. Generell erhofft sich die KVF-NR nebst einer gesteigerten Sicherheit im Strassenverkehr auch eine positive Wirkung auf die Umwelt, indem durch die neuen Mindestanforderungen an den alpenquerenden Schwerverkehr in der Regel modernere und damit umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt würden. Oder es komme gar zu einer Umlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Die Vernehmlassung dauerte bis am 30. September 2020.¹⁹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 18.01.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Januar 2021 beschäftigte sich die KVF-NR mit der **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»**. Sie hatte davor von den Ergebnissen der Vernehmlassung Kenntnis genommen. Die Teilnehmenden (beispielsweise Parteien, Kantone und Verbände) hatten dabei ganz unterschiedlich auf die Vorlage reagiert; circa die Hälfte sprach sich für die Umsetzung aus, die andere Hälfte dagegen. Trotz dieses uneinheitlichen Verdikts hielt die Kommissionmehrheit an ihrem Entwurf zur Revision des SVG in Umsetzung der Standesinitiative fest. Die Mehrheit der Kommission war der Ansicht, dass mit dieser Revision die Sicherheitslage auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbessert wird, indem für schwere Motorwagen «eine Ausrüstungspflicht für unfallvermindernde Assistenzsysteme gelten soll». Diese Pflicht trete fünf Jahre, nachdem ein solches System für obligatorisch erklärt worden war, in Kraft. Für bestimmte Fahrten im Inland könne eine längere Frist vorgesehen werden. Eine Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte Nichteintreten. Für sie bestand kein Bedarf, das SVG anzupassen. Zudem befürchtete die Minderheit, dass sich die Nachrüstung der Fahrzeuge negativ auf das Transportgewerbe auswirken würde. Eine weitere Minderheit Schaffner (glp, ZH) wollte auf das Geschäft eintreten, lehnte jedoch die Fristverlängerung für bestimmte Fahrten im Inland aus Gründen der Rechtsgleichheit ab.²⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 19.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befürwortete in der Frühjahressession 2021, die Frist für die Ausarbeitung einer Vorlage in Umsetzung der Standesinitiative Tessin «**Sicherere Strassen jetzt!**» um zwei Jahre zu verlängern.²¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 hatte sich der Bundesrat für den Entwurf der KVF-NR zur **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»** ausgesprochen, hatte aber vorgeschlagen, einen Passus zu streichen, welcher für inländische Fahrten eine längere Frist für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen vorsieht. Eine solche Sonderbehandlung für Inlandfahrten stehe in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen mit der EU. Er schloss sich mit dieser Haltung der Minderheit Schaffner (glp, ZH) an. In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit dem Geschäft und führte eine intensive Debatte darüber. Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) stellte den Sicherheitsaspekt ins Zentrum seiner Ausführungen. Mit der neuen Regelung würden die Fahrten über die vier Transitachsen – Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosse Sankt Bernhard – sowie auch die Fahrten auf den Zufahrtsstrassen zu diesen Übergängen sicherer. Die von der Kommission vorgesehene Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte begründete Romano mit der Versorgungssicherheit bestimmter Regionen, namentlich der Südschweiz und des Wallis. Christian Wasserfallen (fdp, BE), als Vertreter des Minderheitsantrags auf Nichteintreten, und Barbara Schaffner sahen die Lage anders. Zum einen «ritze» die Vorlage am Landverkehrsabkommen mit der EU, zum anderen gebe es mit der geplanten längeren Frist für Transporte im Wallis und der Südschweiz eine innerschweizerische Diskriminierung. Seitens SP erläuterte Jon Pult (sp, GR), dass seine Partei die Vorlage der Kommissionmehrheit unterstütze. Der Antrag Schaffner auf Aufhebung der Ausnahmeregelung sei eigentlich richtig, die SP lehne ihn aber aus taktischen Gründen ab, um hier eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden. Anschliessend wurde über die beiden Minderheiten abgestimmt. Weder die Minderheit

Wasserfällen auf Nichteintreten, noch der Antrag Schaffner und des Bundesrates auf Streichung der Sonderregelung für den inländischen Transitverkehr fanden eine Mehrheit. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 112 zu 77 Stimmen angenommen. Die FDP.Liberalen-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.²²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 01.10.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Ständerat** mit der **Umsetzung der Ständesinitiative des Kantons Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»**. Im Vorfeld der Session hatte sich die vorberatende KVF-SR mehrheitlich für den vom Nationalrat gutgeheissenen Gesetzesentwurf ausgesprochen, welcher die Sicherheit auf den Transitachsen und den dahin führenden Zufahrtsstrassen verbessern will. Im Plenum galt es, über zwei Minderheitsanträge Knecht (svp, AG) abzustimmen. Der eine sah Nichteintreten vor, der andere wollte den Artikel betreffend die Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte von einer Kann-Formulierung in eine Muss-Formulierung ändern. Damit wäre der Bundesrat verpflichtet worden, für diese Transporte eine Übergangsfrist von fünf Jahren vorzusehen. Beide Minderheitsanträge wurden jedoch von der Mehrheit des Ständerates abgelehnt. Die kleine Kammer stimmte in der Gesamtabstimmung mit 29 Stimmen zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) für die Annahme des Geschäfts. Die ablehnenden Stimmen stammten von Vertreterinnen und Vertretern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktionen sowie von einem Mitglied der Mitte-Fraktion. In den **Schlussabstimmungen** sprachen sich beide Räte für die Annahme der Vorlage aus. Dabei war das Abstimmungsverhalten nahezu identisch mit demjenigen in den Gesamtabstimmungen; die ablehnenden Stimmen stammten dieses Mal jedoch ausschliesslich von den Fraktionen der FDP.Liberalen und der SVP.²³

1) AB SR, 1998, S. 1081 ff.; Presse vom 7.10.98

2) BO CE, 1989, p. 459 ss.

3) BO CN, 1991, p. 716 f.; BO CN, 1991, p. 718 f.

4) BO CN, 1992, p. 177 ss.

5) BO CE, 2009, p. 398 ss.

6) AB NR, 1983, S. 1845; AB NR, 1983, S. 1845 f.; AB SR, 1983, S. 713; Jahresbericht LITRA 1982/83; Vat., 8.2., 28.2.83; LNN, 31.3.83; 22.4.83; TA, 28.6.83; BaZ, 7.7.83, 27.10.83.; NZZ, 7.7. 7.10. und 24.10.83; TLM, 1.5.,16.8.,18.10.83; Suisse, 10.5.83; Bund, 23.6.83.; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 12

7) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBI, 1985, I, S. 953 ff.; BBI, 1985, II, S. 1335.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85 ; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff.;TA, 12.1.85; 19.1.85 ; 29.1.85; 5.2.85 ; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85; 30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85;TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85; 2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85 ; 7.5.85 ; 14.5.85 ; 24.9.85 ; 5.12.85. ; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86

8) BO CE, 1990, p.639ss.; BO CN, 1990, p.497s.; BO CN, 1990, p.499s.; BaZ, 20.3., 21.3., 30.3., 22.8., 21.9., 6.12. et 7.12.90.

9) AB SR, 2011, S. 663; BBI, 2011, S. 6155 f.; Presse vom 15. und 16.6.11 (Raserinitiative von Roadcross).

10) AB SR, 2013, S. 557; AB NR, 2013 S. 1405.

11) AB NR, 2014, S. 1756.; AB SR, 2014, S. 331.

12) AB NR, 2016, S. 528 ff.

13) AB NR, 2016, S. 1357; AB SR, 2016, S. 300 f.

14) AB SR, 2016, S. 1247 f.; Kommissionsbericht_KVF-SR

15) AB NR, 2017, S. 1179

16) AB NR, 2017, S. 1180 f.; AB SR, 2017, S. 263 f.

17) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018

18) Medienmitteilung KVF-NR vom 6.11.18

19) Medienmitteilung KVF-NR vom 5.6.20; Vorentwurf und erläuternder Bericht KVF-NR vom 26.5.20; Änderung SVG KVF-NR vom 26.5.20

20) BBI 2021, 135; Medienmitteilung KVF-NR vom 18.1.21

21) AB NR, 2021, S. 655

22) AB NR, 2021, S. 1031 ff.; BBI 2021, 530

23) AB NR, 2021, S. 2137; AB SR, 2021, S. 1008 ff.; AB SR, 2021, S. 1085; Medienmitteilung KVF-SR vom 29.6.21