

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Hauptstrassen</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Postulat</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Hauptstrassen, Postulat, 1991 - 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>NFA</b>	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

**POSTULAT**  
DATUM: 22.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS).<sup>1</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 20.03.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté sans discussion un postulat Pierre Triponez (prd, BE) confiant au Conseil fédéral le mandat de comparer les **émoluments** perçus par l'Office fédéral des transports (OFT) **pour l'octroi et le renouvellement des licences professionnelles dans le domaine du transport routier** avec ceux perçus dans les pays européens. S'ils sont supérieurs à la moyenne européenne, le gouvernement doit examiner l'opportunité de les baisser afin de ne pas pénaliser les entreprises suisses par rapport à leurs concurrentes étrangères.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 10.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

En lien avec le différend opposant la Confédération aux cantons concernant le projet de révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le Conseil des Etats a transmis au Conseil fédéral un postulat Brändli (udc, GR) visant à la mise à jour de la définition de la **desserte de base** pour toutes les localités du pays, de l'évaluation des coûts de réalisation et d'exploitation de ladite desserte et de la part de ces coûts assumée par les cantons. Contrairement au postulant, les sénateurs n'ont cependant pas souhaité que la Confédération participe davantage à la couverture des coûts résiduels de la desserte de base, dans la mesure où cela remettrait en question la nouvelle répartition des tâches (RPT) en matière d'infrastructures routières. Aussi ont-ils amendé le texte en ce sens.<sup>3</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Juni überwies der Nationalrat entgegen des Antrages des Bundesrates ein Postulat Wasserfallen (fdp, BE), welches vom Bundesrat einen Bericht zum Handlungsbedarf des Bundes zur **Verflüssigung des Verkehrs** fordert. Der Postulant begründete das Postulat mit den zusätzlichen Emissionen, welche durch Verkehrsberuhigungen und Staus entstehen. Bundesrätin Leuthard argumentierte in der Diskussion erfolglos, dass die meisten Punkte des Postulats in verschiedenen Konzepten sowie im 2011 mit grosser Mehrheit angenommenen Postulat Hany (cyp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien.<sup>4</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete eine konkrete Entscheidung zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahrs erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten

Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dambruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsst die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.<sup>5</sup>

---

1) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.

2) BO CN, 2008, p. 469.

3) BO CE, 2010, p. 188.

4) AB NR, 2012, S. 939

5) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.