

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Nationalstrassen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
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
Bühlmann, Marc
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Motion, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Institutionen und Volksrechte	1
Organisation der Bundesrechtspflege	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Institutionen und Volksrechte

Organisation der Bundesrechtspflege

MOTION
DATUM: 07.12.2015
MARC BÜHLMANN

Die 2013 von beiden Räten angenommene Motion Ribaux (fdp, NE), die verlangt, dass die Ahndung der **Fälschung von Autobahnvignetten** vom Bundesgericht auf die kantonalen Gerichte übertragen wird, wurde aufgrund der Behandlung des neuen Ordnungsbussengesetzes (OBG) abgeschrieben.

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.12.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer im September 2015 eingereichten Motion verlangte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) die **Implementierung des Abfertigungsverfahrens Transito auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda**. Transito sei in Basel-Weil am Rhein sehr erfolgreich, es habe die Stautunden am Grenzübergang deutlich reduziert. In Chiasso-Brogeda sei das Abfertigungsverfahren deshalb ebenfalls einzuführen. Der Bundesrat beantragte im November 2015 die Ablehnung der Motion und begründete dies mit der fehlenden Unterstützung Italiens. Die Einführung von Transito sei mit Italien abgesprochen worden, doch sei seit 2006 von Italien nie eine Genehmigung des Projekts eingegangen, noch hätte Italien seinen Anteil von CHF 35 Mio. an den Gesamtkosten von rund CHF 45 Mio. zugesagt, um die baulich notwendigen Massnahmen am Grenzübergang zu finanzieren. Der Bund beobachte die Situation in Chiasso-Brogeda seit Jahren, sei aber zum Schluss gekommen, dass wegen der rückläufigen Zahl der Lastwagen momentan kein Handlungsbedarf gegeben sei. Bundesrat Maurer erklärte im Mai 2017 im Nationalrat erneut, dass der Ball bei Italien liege. Der Nationalrat nahm die Motion dennoch mit 137 gegen 52 Stimmen (1 Enthaltung) an. Der Ständerat behandelte das Geschäft im Dezember 2017 und nahm die Motion ebenfalls an: Mit 29 gegen 12 Stimmen (keine Enthaltungen).¹

Verkehrspolitik

MOTION
DATUM: 11.04.2011
SUZANNE SCHÄR

In den nächsten Jahren werden die Mittel für die Strasseninfrastruktur des Bundes in die Engpassbeseitigung und in den vorläufigen Abschluss des Nationalstrassennetzes (Integration von 400 km Kantonsstrassen) fliessen. Angesichts des aufgelaufenen Investitionsbedarfs zeigten v.a. Befürworter des motorisierten Individualverkehrs und die Strassentransportbranche eine sinkende Bereitschaft, die Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse weiterhin mitzutragen. Gleichzeitig bekräftigte der Nationalrat aber mit 93 zu 65 Stimmen das **Verlagerungsziel** und überwies eine Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-SR). Darin wurde eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche verlangt. Eine praktisch geschlossene SVP und eine Minderheit der FDP (bei 27 Enthaltungen) verwiesen erfolglos auf die Planungen Bahn 2030, die eine sinnvolle Aufteilung des Gütertransports auf Schiene und Strasse anvisierten und die mit einem grundsätzlichen Verlagerungsziel nicht vereinbar wären.²

Strassenverkehr

MOTION

DATUM: 21.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le débat des Chambres sur le budget 1991 de la Confédération a donné lieu à une longue épreuve de force au sujet des crédits destinés aux routes nationales. Galvanisés par le résultat de la votation sur les initiatives anti-autoroutes, les partisans d'un achèvement rapide de la construction du réseau helvétique ont mené campagne pour un relèvement des sommes attribuées à cet effet.

En premier lieu, diverses interventions parlementaires furent transmises qui revendiquaient des mesures allant dans ce sens. Les Chambres acceptèrent ainsi les motions Cavadini (pl, NE) (90.577) et Kohler (prd, BE) (90.570), de teneur identique, exigeant que le réseau des routes nationales soit achevé en l'an 2000 en y consacrant l'argent nécessaire. Le gouvernement, fort réticent à cette idée, souligna que cela créera des problèmes financiers et que cette date ne pourra probablement pas être respectée, certains ouvrages demandant plus de temps pour être réalisés. Le parlement transmet également les postulats Couchepin (prd, VS) (90.361) et Lauber (pdc, VS) (90.334) qui, inquiets de la réduction des crédits destinés en 1990 à la construction des routes, se soucièrent de ce que les zones périphériques et les régions de montagne bénéficient de quelques faveurs, eu égard à leur retard dans le développement de leur infrastructure routière.

En ce qui concerne le budget proprement dit, le Conseil national adopta, en première lecture, le projet du Conseil fédéral, qui prévoyait de consacrer 1,19 milliards de francs à la réalisation des autoroutes. Cependant, le Conseil des Etats, à une forte majorité, proposa ensuite d'élever ce montant à 1,4 milliards. En seconde lecture, une minorité de la commission des finances de la grande chambre voulut se rallier à cette décision, arguant qu'il fallait respecter le verdict populaire du 1er avril, s'en tenir aux objectifs des motions précitées et combattre les inégalités régionales. Mais le Conseil national resta sur ses positions.³

MOTION

DATUM: 12.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Afin d'éliminer cette divergence, **le Conseil des Etats, ainsi que le suggéra sa commission, se prononça en faveur d'une somme de 1,34 milliards**, soit 150 millions de plus que ce que le gouvernement avait budgetisé. En fin de compte, le Conseil national se rangea, contre l'avis de sa commission, à cette proposition de compromis.⁴

MOTION

DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) concernant le tronçon final de la N2 vers Chiasso (TI). Le député a demandé que le Conseil fédéral, d'entente avec les autorités du Tessin et de Chiasso, réexamine le tracé de cette autoroute, afin de trouver une solution aux problèmes d'encombrements et de pollution de la région.⁵

MOTION

DATUM: 31.01.1992
SERGE TERRIBILINI

J.-Cl. Zwahlen (pdc, BE) a déposé en début d'année une motion cosignée par 119 députés demandant que la **N16 passe en tunnel entre Moutier (BE) et Granges (SO)** et que la route dans la vallée de Tavannes soit abandonnée, ceci afin de rapprocher Moutier du plateau et d'éviter un trafic de transit gênant dans cette vallée. Le Conseil fédéral s'est d'ores et déjà opposé à cette solution qui reviendrait à dédoubler une route nationale déjà en construction, poserait de gros problème d'environnement (protection de l'air et des sites) et retarderait la construction.⁶

MOTION

DATUM: 02.03.1993
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national, suivant l'argumentaire du Conseil fédéral, a finalement **rejeté** la motion Zwahlen (pdc, BE) qui proposait **la mise en tunnel de la Transjurane (N16) entre Moutier (BE) et Granges (SO).**⁷

MOTION

DATUM: 21.09.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a adopté une motion Kohler (pdc, JU) demandant au Conseil fédéral de prendre toutes mesures pour **accélérer l'achèvement du réseau autoroutier** tel qu'il avait été décidé en 1960. A cause de différentes coupes liées aux programmes d'assainissement des finances fédérales, celui-ci n'est attendu que pour 2020. En réponse au conseiller national, Moritz Leuenberger a indiqué qu'il faudrait augmenter massivement les moyens pour respecter le délai de 2012, et que cela empêcherait la réalisation du programme d'économies fédérales.⁸

MOTION
DATUM: 15.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que le Conseil national l'avait approuvée, le Conseil des Etats a rejeté une motion Mörgele (udc, ZH) demandant que la **limite de tolérance aux contrôles radar** reste fixée à 5 km/h au lieu de 3 km/h. Les instructions du DETEC fixent la marge de sécurité à 3 km/h pour des vitesses jusqu'à 100 km/h, à 4 km/h entre 100 et 150 km/h et à 5 km/h au-delà pour des mesures effectuées avec un radar laser.⁹

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 LSWA belasten** will.¹⁰

MOTION
DATUM: 06.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat lehnte eine im Vorjahr vom Nationalrat gebilligte Motion Kohler (cvp, JU) ab, welche die **Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2012** verlangt hatte. Der Nationalrat schrieb eine in die gleiche Richtung zielende Motion Schmied (svp, BE) (04.3476) ab. Gutgeheissen wurde eine von der grossen Kammer im Vorjahr gebilligte Motion der nationalrätlichen Spezialkommission (05.3224), welche die Einnahmen aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer ausschliesslich für den Bau und den Unterhalt des Strassennetzes verwenden will. (siehe dazu auch hier.)¹¹

MOTION
DATUM: 21.06.2007
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé, par 93 voix contre 64, la motion Hess (prd, OW) demandant au Conseil fédéral de réviser l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs afin d'autoriser le **transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques** en complément des transports publics. Cette libéralisation partielle est censée procurer une souplesse profitable pour l'économie touristique. Par la même occasion, la Chambre basse a adopté une motion Amstutz (udc, BE) (05.3762) allant dans le même sens. Socialistes et Verts ont rejeté les deux motions, jugeant la mise en concurrence des transports publics et privés incompatible avec les politiques des transports et de protection de l'environnement de la Confédération.¹²

MOTION
DATUM: 04.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.¹³

MOTION
DATUM: 06.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a transmis au Conseil fédéral une motion du conseiller aux Etats Hess (prd, OW) visant à **autoriser le transport conjoint de grues et de leurs accessoires** par l'inclusion de ces derniers dans l'autorisation spéciale (dérogation aux limites de poids). Suite à l'approbation d'une motion Schmid-Sutter (pdc, AI) (05.3520) par la Chambre basse, le gouvernement devra en outre assouplir les dispositions applicables en matière de charge par essieu pour les camions de telle sorte que le dépassement de la charge autorisée ne sera sanctionné que dans les cas où le véhicule incriminé viole également les prescriptions concernant le poids total autorisé.¹⁴

MOTION
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil national a décidé de donner suite à une motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Il a également approuvé une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le Conseil fédéral d'intervenir auprès des autorités autrichiennes afin de **défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Dans la mesure où il vise à modérer le transit dans la région de Bregenz (A), ce projet du gouvernement du Land du Vorarlberg et du Ministère autrichien des transports va générer une importante hausse du volume de trafic dans les zones transfrontalières, notamment à Diepoldsau (SG).¹⁵

MOTION
DATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques.¹⁶

MOTION
DATUM: 08.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Sur proposition du président de la CTT-CE, le Conseil des Etats a décidé à l'unanimité de soumettre une motion Marty (prd, TI) et un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745), tous deux en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, à l'examen préalable de la commission. (Pour plus d'information sur une initiative parlementaire pour un second tube au Gothard lancée en 1999 déjà, voir ici (2002).)¹⁷

MOTION
DATUM: 11.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Afin d'éviter que le désaccord entre la Confédération et les cantons ne cause d'importants **retards dans l'achèvement du réseau**, le Conseil national a approuvé, par 125 voix contre 67, une motion Hany (pdc, ZH) chargeant le Conseil fédéral de préfinancer les tronçons de routes nationales qui figurent dans le projet d'arrêté et sont prêts à être construits. Bien que partageant les préoccupations du motionnaire, la CTT-CE a constaté le défaut de base légale nécessaire à l'octroi d'un financement fédéral, dans la mesure où ces nouveaux tronçons ne figurent pas encore formellement dans l'arrêté sur le réseau des routes nationales. Si elle a jugé possible de contourner ce problème au moyen d'une révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales, elle a toutefois conclu que cela prendrait vraisemblablement plus de temps que l'aplanissement des divergences sur la modification de l'arrêté fédéral concerné. La commission unanime a par conséquent recommandé le rejet et les sénateurs l'ont suivie.¹⁸

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.).¹⁹

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.²⁰

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.²¹

MOTION
DATUM: 28.09.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a débattu de la motion Jenny (udc, GL) visant à **réduire le volume des embouteillages** et autres désagréments lors de travaux de construction et de transformation sur les routes nationales en garantissant la circulation sur quatre voies et en raccourcissant la durée des chantiers grâce au travail à deux équipes. Sur proposition de leur CTT, les députés ont amendé le texte afin de relativiser l'exigence du maintien du trafic sur quatre voies, estimant que cela n'est pas toujours possible ou raisonnablement exigible. La chambre des cantons s'est tacitement ralliée à cette nouvelle formulation.²²

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.²³

MOTION
DATUM: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le même sens, la chambre basse a adopté tacitement une motion Markus Hutter (plr, ZH) chargeant le gouvernement de garantir une **meilleure coordination des chantiers sur les routes nationales** afin d'en réduire les conséquences négatives pour les particuliers et les entreprises et d'éliminer tout risque de paralysie. Ce texte demande notamment que, lors de travaux importants, le maintien d'un axe transversal à haut débit soit garanti.²⁴

MOTION
DATUM: 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.²⁵

MOTION
DATUM: 16.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Als Zweitrat überwies der Ständerat diskussionslos eine Motion Hutter (fdp, ZH), die vom Bundesrat Massnahmen zur besseren **Koordination** und effektiveren Abwicklung **der Baustellen auf dem Nationalstrassennetz** fordert.²⁶

MOTION
DATUM: 22.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Auch die Motion Jenny (svp, GL) "Keine Elefantenrennen auf Autobahnen", die ein **Überholverbot für Lastwagen** auf einzelnen Autobahnabschnitten fordert, wurde von der Kleinen Kammer diskussionslos und einstimmig angenommen. In seiner Antwort verwies der Bundesrat auf eine laufende, gesamtschweizerische Analyse zum Thema, welche die Bedingungen und allfällige Standards für permanente und temporäre, nicht aber für ein generelles Lastwagenüberholverbot prüft. Der Nationalrat wird erst 2012 über diese Motion befinden.²⁷

MOTION
DATUM: 29.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Unter Betonung der touristischen Relevanz und Umweltfreundlichkeit von Reisebussen aufgrund ihrer im Vergleich zum Privatverkehr erzielten höheren Transportkapazitäten, verlangte eine Motion Lombardi (cvp, TI) für Reisecars die Bewilligung zur **Umfahrung von Staus an den Gotthardrampen** über die Kantonsstrassen bis auf die Höhe der beiden Tunnelportale. Gegen den Willen des Bundesrats, welcher der Motion die ökologische Relevanz absprach, überwies die Kleine Kammer die Motion knapp, mit 13 zu 11 Stimmen. Der Nationalrat folgte hingegen ohne grosse Diskussion seiner Kommission, welche den Vorstoss zur Ablehnung empfohlen hatte.²⁸

MOTION
DATUM: 11.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Nordumfahrung bei Zürich hatten die Räte über die in beiden Kammern eingereichten Zwillingsmotionen Gutzwiler (fdp, ZH)/Schibli (svp, ZH) (09.4152 / 09.4142) sowie eine Kompromissmotion der KVF-NR zu befinden. Die Zwillingsmotionen forderten den Bau der 270 m langen **Überdeckung der Nordumfahrung bei Weiningen**, die im Planbewilligungsverfahren des Astra zum Gesamtprojekt ausgeklammert worden war. Der Bundesrat lehnte beide Motionen mit dem Hinweis ab, dass bereits das vom Kanton Zürich unterbreitete und vom Bundesrat im Herbst 2007 genehmigte Vorprojekt das Anliegen Weiningens nicht berücksichtigt hatte. Neben finanziellen Vorbehalten aufgrund von Mittelknappheit im Infrastrukturfonds ab 2016 äusserte die Regierung auch Sicherheitsbedenken: Gemäss Astra-Experten sei es nicht möglich, innerhalb der gebotenen Frist eine in Bezug auf die Verflechtungs- und Einspurstrecken sicherheitskonforme Überdeckung der Autobahn zu realisieren. Zudem zeige die Gemeinde Weiningen wenig Bereitschaft, auf die Lösungsvorschläge des Bundes einzugehen. Beide Räte folgten zwar dem Bundesrat in der Ablehnung der durch die Zwillingsmotionen eingebrachten Weinger Maximalforderung, überwiesen aber deutlich (im Nationalrat mit 119 zu 36, im Ständerat mit 21 zu 4 Stimmen) – und gegen den Willen des Bundesrats – die Motion der KVF-NR, welche die neuerliche Evaluation einer Überdeckungslösung und von allen beteiligten Akteuren die Ausarbeitung einer zeit- und kostenneutralen Kompromisslösung zwischen den Lärmschutzanliegen Weiningens und den nötigen Sicherheitsanforderungen verlangt.²⁹

MOTION
DATUM: 07.03.2012
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtsjahrs nahm der Nationalrat eine Motion Jenny (svp, GL) an, die im September 2011 bereits vom Ständerat überwiesen worden war. Unter dem Titel „Keine Elefantenrennen auf Autobahnen“ fordert die Motion ein **Überholverbot für LKW auf Autobahnen**, welches zeitlich und räumlich differenziert werden kann. Der Minderheitenantrag Müri (svp, LU) forderte im Namen der SVP-Fraktion die Ablehnung der Motion: Ein Überholverbot schikaniere die Lastwagenfahrer. Die meisten der 33 Nein-Stimmen stammten denn auch von der SVP-Fraktion.³⁰

MOTION
DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtsjahres reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) eine Motion ein, welche den Bundesrat mit der Erarbeitung einer **Vorlage für ein strategisches Entwicklungsprogramm zur Strasseninfrastruktur** beauftragt. Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) sowie der Vorlage Finanzierung und Ausbau Eisenbahninfrastruktur (Fabi) seien Entwicklung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur vorgezeichnet. Eine Mehrheit in den Räten fand, dass ein ebenbürtiges Programm für die Strasseninfrastruktur notwendig sei, damit das Parlament beide Vorlagen auf dem gleichen konzeptionellen Stand beraten kann. Konkret soll der Bundesrat die bis 2030 anstehenden Ausbauprojekte (inklusive Hauptstrassen) sowie deren Finanzierung aufzeigen. Der Nationalrat überwies die Motion im Mai, der Ständerat im September des Berichtsjahres.³¹

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die 2012 eingereichte Motion Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich wurde im September des Berichtsjahrs im Nationalrat behandelt und trotz des bundesrätlichen Antrags auf Ablehnung überwiesen. Bundesrätin Leuthard (cyp) wies darauf hin, dass das Projekt einer Autobahnverbindung im Rheintal bei Ministertreffen regelmässig thematisiert werde, auf österreichischer Seite aber seit langem blockiert sei. Die Motion wurde mit 101 (Mitte-Rechts-Parteien) zu 76 Stimmen (Links-Grün-Parteien) bei 15 Enthaltungen und 8 Absenzen an den Ständerat überwiesen.³²

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Nachdem eine Motion Walter Müller (fdp, SG) für die rasche Realisierung der **Verbindung der Rheintalautobahnen** zwischen der Schweiz und Österreich 2013 im Nationalrat angenommen worden war, folgte der Ständerat in der Frühjahrsession 2014 diesem Entscheid: Obschon Bundesrätin Leuthard auf eine hängige Umweltprüfung in Österreich sowie auf die Zuständigkeit des Kantons St.Gallen im Planungsverfahren hinwies, nahm die kleine Kammer die Motion mit 22 gegen eine Stimme (bei 6 Enthaltungen) an.³³

MOTION
DATUM: 08.12.2016
NIKLAUS BIERI

Die **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** fordert eine Motion von Nationalrat Müri (svp, LU), die schon 2014 eingereicht worden war, jedoch erst im Juni 2016 im Nationalrat behandelt wurde. Müri verweist auf "Frustration", "Unverständnis" und das "Leiden" der Bevölkerung, welches die Folge der Schliessung des Autobahnanschlusses Emmen Nord seien. In seiner Stellungnahme vom November 2014 hielt der Bundesrat fest, dass es aus seiner Sicht keinen Grund gebe für eine Neuüberprüfung der Nationalstrassenanschlüsse in der Region: Die Vorteile des neuen Anschlusssystems Rothenburg/Emmen Nord würden klar überwiegen. Entsprechend beantragte der Bundesrat die Ablehnung der Motion.

Im Juni 2016 nahm der Nationalrat die Motion mit 110 zu 79 Stimmen (keine Enthaltung) entgegen der bundesrätlichen Empfehlung und den Ausführungen von Bundesrätin Leuthard an.

Die KVF-SR diskutierte die Sachlage mit dem Astra-Direktor Jürg Röthlisberger und unterbreitete der kleinen Kammer schliesslich eine abgeänderte Motion. Im Dezember 2016 erläuterte Olivier François (fdp, VD) die modifizierte Fassung für die Kommission. Die Kommission hielt fest, dass die Motion Müri in ihrer Totalität und Dringlichkeit nicht umzusetzen sei. Statt einer vollumfänglichen Wiedereröffnung schlug die Kommission vor, der Bundesrat solle verschiedene Varianten einer Wiedereröffnung von zumindest drei Vierteln prüfen und die beste Variante umsetzen. Bundesrätin Leuthard erklärte, mit einer derart umformulierten Motion leben zu können. Die kleine Kammer stimmte dem Kommissionsantrag ohne Gegenanträge zu.³⁴

MOTION
DATUM: 02.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die Motion Müri (svp, LU) zur **Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord** war vom Nationalrat 2016 angenommen, vom Ständerat jedoch verändert worden. Der Nationalrat kam im März 2017 auf das Geschäft zurück und stimmte dem Ständerat auf Empfehlung seiner Verkehrskommission diskussionslos zu. Damit soll der Autobahnanschluss Emmen Nord zwar nicht vollständig geöffnet werden (wie von Müri gefordert), aber eine Dreiviertelöffnung, wie sie die KVF-SR mit dem Astra besprochen hatte, erschien auch dem Nationalrat sinnvoll.³⁵

MOTION
DATUM: 13.03.2017
NIKLAUS BIERI

Weil Fahrzeuge mit Anhängern oder Wohnwagen auf Schweizer Autobahnen höchstens mit 80 km/h fahren dürfen, würden sie selbst von Lastwagen überholt, was zu gefährlichen Situationen führen würde, so Nationalrat Burkart (fdp, AG), der mit einer Motion vom März 2017 die **Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger** auf den Nationalstrassen forderte. Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 Stundenkilometer für Motorwagen mit Anhänger sei auf den gut ausgebauten Schweizer Autobahnen unter Einhaltung spezifischer fahrzeugtechnischer Anforderungen problemlos möglich. Diese Ansicht teilte auch der Bundesrat, der empfahl, die Motion anzunehmen. Der Nationalrat kam diesem Antrag in der Sommersession 2017 diskussionslos nach.³⁶

MOTION
DATUM: 15.03.2017
NIKLAUS BIERI

Die im März 2015 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) zur **Reduzierung von Staus in den Morgenstunden** verlangte, dass das Nachtfahrverbot für Lastwagen im Strassenverkehrsgesetz geändert wird und neu nur von 22 bis 04 Uhr gilt. Damit würde das Verkehrsaufkommen im morgendlichen Stossverkehr reduziert. In seiner Stellungnahme vom Mai 2015 verwies der Bundesrat auf das Landverkehrsabkommen mit der EU, welches von einer solchen Änderung tangiert würde, und beantragte die Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, wo das Anliegen im September 2016 behandelt wurde, wies Bundesrätin Leuthard auch auf die Nachtruhe der Bevölkerung und die Erholung der Chauffeure hin. Trotzdem wurde die Motion knapp angenommen: Mit 98 gegen 93 Stimmen bei 3 Enthaltungen. Im März 2017 kam die Motion in den Ständerat, dieser folgte diskussionslos seiner KVF-SR, welche die Ablehnung der Motion beantragt hatte.³⁷

MOTION
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

„Eine sinnlose Bevormundung gegenüber dem Bürger und dem Gewerbe“ sei das Verbot von **Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten**, befand die KVF-NR und reichte im April 2017 eine Motion ein, welche die Benachteiligung des Gastgewerbes auf Autobahnraststätten aufheben soll. Verkauf und Ausschank von Alkohol soll auf den Autobahnraststätten mit den gleichen Auflagen wie im übrigen Gastgewerbe möglich sein. Die Konsumenten müssten sich eigenverantwortlich an die den Alkoholkonsum betreffenden Regeln des Strassenverkehrs halten. Das Anliegen in die Kommission gebracht hatten Kurt Fluri (fdp, SO), Fabio Regazzi (cvp, TI) und Nadja Pieren (svp, BE). Eine Kommissionsminderheit Hadorn (sp, SO) beantragte, die Motion abzulehnen, der Bundesrat empfahl hingegen die Annahme. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni 2017 mit 115 gegen 62 Stimmen (3 Enthaltungen) an, dies obwohl vor allem aus dem Kreis der SP und der Grünen auf die erfolgreiche Alkoholprävention hingewiesen wurde, die sich in der Unfallstatistik zeige.³⁸

MOTION
DATUM: 13.09.2017
NIKLAUS BIERI

Die im Juni im Nationalrat angenommene Motion KVF-NR zum **Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten** wurde im September 2017 im Ständerat behandelt. Die KVF-SR hatte die Annahme beantragt, wie dies auch der Bundesrat empfohlen hatte. Ein Minderheitsantrag Hêche (sp, JU) wollte die Motion ablehnen. Die Argumentationen folgten den aus der Nationalratsdebatte bekannten Linien: Während die bürgerliche Seite auf die liberale Gesellschaft und die selbstverantwortlichen Verkehrsteilnehmenden verwies, beriefen sich Stimmen aus Mitte-Links auf die Unfallstatistik und beschworen einen Rückfall zu mehr alkoholbedingten Verkehrsunfällen. Mit 26 zu 14 Stimmen bei einer Enthaltung nahm der Ständerat die Motion schliesslich an.³⁹

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm im Dezember 2017 eine Motion Burkart (fdp, AG) zur **Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger** diskussionslos an und folgte damit dem Nationalrat, der das Anliegen im Sommer 2017 ebenfalls diskussionslos gutgeheissen hatte.⁴⁰

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Burkart (fdp, AG) den Anstoss geben, das **Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen** und Autostrassen zu **erlauben**. Der Motionär schlug vor, nur das Vorbeifahren zu erlauben und das Überholen auf der rechten Spur weiterhin zu verbieten. Es gelte, eine verständliche Unterscheidung zwischen Vorbeifahren und Überholen zu schaffen; damit würde die bereits bestehende Unsicherheit vieler Verkehrsteilnehmenden bezüglich des Rechtsvorbeifahrens beseitigt. Mit dem erlaubten Vorbeifahren auf der rechten Spur könnte die Verkehrskapazität der Nationalstrassen um 5 bis 10 Prozent erhöht werden, zitierte Nationalrat Burkart eine Studie der EPFL Lausanne. Im Nationalrat gab es zwar Stimmen, welche vor einer Rechtsunsicherheit warnten und die Verkehrssicherheit gefährdet sahen, das Plenum nahm die Motion aber im Februar 2018 mit 145 zu 37 Stimmen (9 Enthaltungen) an, wobei die Gegenstimmen nur aus den Fraktionen der SP und der Grünen stammten.⁴¹

MOTION
DATUM: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Im April 2018 äusserte sich die KVF-SR zur Motion Burkart (fdp, AG) **„Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben“**. Die Kommission empfahl ihrem Rat mit 7 zu 4 Stimmen (2 Enthaltungen), die Motion abzulehnen. Rechtsvorbeifahren sei gemäss geltendem Recht auf Einspurstrecken, Beschleunigungsstreifen und beim Kolonnenfahren bereits legal, darüber hinaus sei jedoch zu befürchten, dass der Verkehrsfluss nicht verbessert und die Unfallgefahr vergrössert werde. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) empfahl die Motion zur Annahme.⁴²

MOTION
DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem sich die Kommissionsmehrheit der KVF-SR gegen die Motion Burkart (fdp, AG) **«Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben»** ausgesprochen hatte, setzte sich eine Minderheit Wicki (fdp, NW) für die Motion ein. Ständerat Wicki beschwor im Rat die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, jedes Mittel zu ergreifen, welches möglicherweise die Anzahl Stautunden reduzieren könnte. Zudem behebe das Erlauben des Rechtsvorbeifahrens gerade eine Rechtsunsicherheit, statt, wie von der Kommissionsmehrheit befürchtet, eine solche zu schaffen. Nach mehreren engagierten Voten nahm der Ständerat die Motion schliesslich mit 30 zu 8 Stimmen (1 Enthaltung) an.⁴³

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mittels Motion wollte Nationalrat Reynard (sp, VS) eine **Aktualisierung des Konzepts zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen** erreichen. Dabei waren dem Motionär die folgenden Punkte wichtig: Der Bundesrat sollte Bericht erstatten über den Fortschritt bei der Inbetriebnahme der Kontrollzentren, sowie Vorschläge für die Inbetriebnahme zusätzlicher Zentren unterbreiten und die schnellstmögliche Inbetriebnahme eines Kontrollzentrums im Tessin forcieren. Zudem sollten die mobilen Kontrollen intensiviert und ihre Effektivität analysiert werden. In das Konzept aufgenommen werden sollte gemäss dem Motionär auch eine Strategie zur verschärften Kontrolle von Auspuffanlagen. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass der Bund die kantonalen Polizeikorps mit Massnahmen unterstütze, welche die vom Motionär gewünschte Wirkung hätten. Die Mehrheit im Nationalrat teilte diese Sicht und lehnte die Motion im März 2019 mit 123 zu 66 Stimmen (keine Enthaltungen) ab.⁴⁴

MOTION
DATUM: 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).⁴⁵

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion unter dem Titel «**Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten. Keine bedingungslose Liberalisierung!**» wollte Nationalrätin Fehlmann Rielle (sp, GE) im September 2017 die Liberalisierung des Alkoholausschanks auf Autobahnraststätten begrenzen. Erst kurz zuvor, im Juni 2017, war die Liberalisierung des Alkoholausschanks auf Autobahnraststätten mit der Annahme einer Motion KVF-NR beschlossen worden. Die Motionärin wollte den Alkoholausschank und -verkauf an drei Bedingungen knüpfen: Es sollen nur vergorene Getränke erlaubt sein, nicht aber Spirituosen, der Konsum solle nur erlaubt sein, wenn dabei auch eine Mahlzeit eingenommen wird, und zwischen 20 und 8 Uhr sei weder der Verkauf noch der Konsum von Alkohol zuzulassen. Nationalrätin Fehlmann Rielle begründete ihre Motion mit der Sorge um die Verkehrssicherheit und damit, dass es «einen Zusammenhang zwischen der Verfügbarkeit eines Produkts und der Wahrscheinlichkeit seines Konsums» gebe.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Motion der KVF-NR ohne derartige Einschränkungen angenommen worden sei und dem Bundesrat daher die Hände gebunden seien. Zudem wären die Bedingungen der Motion Fehlmann Rielle schwer umsetzbar.

Der Nationalrat lehnte die Motion im September 2019 mit 45 zu 129 Stimmen (bei 16 Enthaltungen) ab.⁴⁶

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).⁴⁷

MOTION
DATUM: 18.09.2019
NIKLAUS BIERI

Als die Motion Candinas (cvp, GR) zur Einführung einer **freiwilligen digitalen Vignette** im September 2019 in den Ständerat kam, war das Parlament in der Zwischenzeit in dieser Sache vom Bundesrat überholt worden: Wie angekündigt hatte der Bundesrat im Sommer 2019 eine Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes verabschiedet, in welcher es um die Einführung einer freiwilligen digitalen Vignette ging. Die Botschaft stützte sich einerseits auf die Motion KVF-SR (16.3009), die im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds angenommen worden war und die Umstellung auf eine E-Vignette verlangte, andererseits nahm die Vorlage des Bundesrates die Forderung der Motion Candinas nach einer freiwilligen E-Vignette auf, weil die Vernehmlassungsergebnisse zur Umstellung auf die E-Vignette sehr kontrovers ausgefallen waren. In der Botschaft zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wurde die Abschreibung der

Kommissionsmotion 16.3009 beantragt.

Obschon die Motion Candinas damit eigentlich bereits erfüllt war, nahm die kleine Kammer die Motion diskussions- und oppositionslos pro forma noch an. Die Behandlung der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes wird voraussichtlich in der Wintersession 2019 aufgenommen.⁴⁸

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 Orteingang 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.⁴⁹

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Lisa Mazzone (gp, GE) nahm 2017 ein Anliegen auf, welches Jugendliche auf der Online-Plattform engage.ch, die vom Dachverband Schweizer Jugendparlamente betrieben wird, eingebracht hatten. Mit einer Motion forderte sie die **Schliessung eines Autobahnabschnitts für den motorisierten Verkehr an mindestens einem Sonntag pro Jahr**. Autofreie Sonntage hätten in der Schweiz eine lange Tradition, würden als positives Erlebnis aufgenommen und könnten grössere Bevölkerungskreise für Klimaschutzmassnahmen sensibilisieren.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung, da die Sperrung eines Autobahnabschnitts zu Ausweichverkehr führe, was sowohl der Umwelt als auch der Verkehrssicherheit abträglich sei. Der Nationalrat folgte dieser Argumentation und lehnte die Motion im September 2019 mit 133 zu 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.⁵⁰

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) **mehr Gratisparkplätze an Autobahnauffahrten**. Dank diesen könnten vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet werden, was die Strassen entlasten würde.

Der Bundesrat empfahl die Motion zur Ablehnung – die notwendigen Investitionen bei Landkauf, Erstellung und Betrieb liessen sich mit dem relativ kleinen Entlastungseffekt nicht rechtfertigen.

Mit 90 zu 87 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde die Motion vom Nationalrat im September 2019 knapp abgelehnt. Aufgrund von vergleichsweise vielen Abwesenden in ihren Reihen reichten die Stimmen der (fast) geschlossen stimmenden SVP- und FDP-Fraktionen (sowie einer Person aus der CVP/EVP-Fraktion) nicht aus für eine Annahme des Vorstosses.⁵¹

1) AB NR, 2017, S. 714 f.; AB SR, 2017, S. 957 ff.

2) AB NR, 2011, S. 576 f.

3) BO CE, 1990, p. 644ss.; BO CE, 1990, p. 647ss.; BO CN, 1990, p. 2129; BO CN, 1990, p. 2448s.; Express, 20.6. et 19.9.90; presse du 21.9.90; Suisse, 4.12.90.; Suisse, 9.2.90; presse du 21.9.90.

4) BO CE, 1990, p. 1021ss.; BO CE, 1990, p. 1065s.; BO CN, 1990, p. 2128ss.; BO CN, 1990, p. 2279ss.; BO CN, 1990, p. 2304s.; Presse des 4.12. et 13.12.90; Dém., 8.12.90.

5) BO CN, 1991, p. 1336 s.

6) Délib. Ass. féd., 1992, VI, p. 129; Presse du 16.4.92.

- 7) BO CN, 1993, p. 64 ss.; Dém., 3.3.93
- 8) BO CN, 2005, p. 1098.
- 9) BO CN, 2005, p. 439 et 443; BO CE, 2005, p. 1191 ss.; presse du 16.12.05.
- 10) AB NR, 2006, S. 1113 und Beilagen III, S. 369 f.; AB SR, 2006, S. 767 und Beilagen IV, S. 75 f.
- 11) AB NR, 2005, S. 602 ff.; AB SR, 2006, S. 532 und Beilagen III, S. 64.; AB SR, 2006, S. 237 f.; AB NR, 2006, S. 1598 und Beilagen IV, S. 141 f.
- 12) BO CE, 2006, p. 173 s.; BO CN, 2007, p. 1095 ss.
- 13) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).
- 14) BO CE, 2007, p. 260 ss.; BO CN, 2007, p. 1837 s. (Hess) et 1553 ss. (Schmid-Sutter).
- 15) BO CN, 2007, p. 2061 (Triponez) et 2062 (Walter Müller).
- 16) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)
- 17) BO CE, 2008, p. 905 ss.
- 18) BO CN, 2009, p. 221; BO CE, 2009, p. 669 ss.
- 19) BO CN, 2009, p. 2332.
- 20) BO CE, 2010, p. 176 ss.
- 21) BO CN, 2010, p. 1445 s.
- 22) BO CN, 2010, p. 999 s.; BO CE, 2010, p. 920.
- 23) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
- 24) BO CN, 2010, p. 2161.
- 25) AB SR, 2011, S. 282.
- 26) AB SR, 2011, S. 282.
- 27) AB SR, 2011, S. 896; SoZ, 10.4.11; Presse vom 11.4.11; Blick, 20.8.11; SGT, 23.9.11.
- 28) AB SR, 2011, S. 297 f.; AB NR, 2011, S. 814 f.
- 29) AB SR, 2011, S. 180 ff. (Ablehnung Mo. 09.4152); AB SR, 2011, S. 892 ff. (Annahme Mo. 11.3003); AB NR, 2011, S. 399 ff. (Ablehnung Mo. 09.4142, Annahme Mo. 11.3003); NZZ, 11.10.2011.
- 30) AB SR, 2011, S. 896; AB NR, 2012, S. 259.
- 31) AB NR, 2012, S. 822; AB SR, 2012, S. 825.
- 32) AB NR, 2013 S. 1719.
- 33) AB SR, 2014, S. 331 f.
- 34) AB NR, 2016, S. 1143 ff.; AB SR, 2016, S. 1074 f.; LZ, 9.12.16
- 35) AB NR, 2017, S. 160.
- 36) AB NR, 2017, S. 1195.
- 37) AB NR, 2016, S. 1477; AB SR, 2017, S. 257
- 38) AB NR, 2017, S. 1063 ff.
- 39) AB SR, 2017, S. 598 ff.
- 40) AB SR, 2017, S. 926 f.
- 41) AB NR, 2018, S. 59 f.
- 42) Kommissionsbericht KVF-SR vom 9.4.18
- 43) AB SR, 2018, S. 553 ff.
- 44) AB NR, 2019, S. 61 f.
- 45) AB NR, 2019, S. 309 f.
- 46) AB NR, 2019, S. 1526
- 47) AB NR, 2019, S. 1530
- 48) AB SR, 2019, S. 777; BBl, 2019, S. 5889 ff.
- 49) AB NR, 2019, S. 1718 f.
- 50) AB NR, 2019, S. 1709 f.
- 51) AB NR, 2019, S. 1707