

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Nationalstrassen |
| Akteure | Keine Einschränkung |
| Prozesstypen | Postulat |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2023 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge
Zumofen, Guillaume

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Postulat, 1992 - 2022*. 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 |
| Energie | 1 |
| Alternativenergien | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr | 6 |

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 |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| NFA | Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung |

| | |
|---------------|---|
| 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 |
| OFT | Office fédéral des transports |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| RPT | Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Alternativenergien

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
MARCO ACKERMANN

In einer Studie soll der Bundesrat aufzeigen, welches **Sonnenenergiepotential** die sich im Eigentum des Bundes befindenden **Lärmschutzwände entlang von Autobahnen und Bahnlinien** sowie andere Ad-hoc-Strukturen bieten. Ein entsprechendes Postulat Storni (sp, TI), das zuvor auch der Bundesrat befürwortet hatte, überwies der Nationalrat in der Herbstsession 2020 stillschweigend und diskussionslos. Den geforderten Bericht muss der Bundesrat bis Jahresende vorlegen.¹

POSTULAT
DATUM: 01.10.2021
MARCO ACKERMANN

In Erfüllung eines Postulats Storni (sp, TI) präsentierte der Bundesrat im Oktober 2021 einen **Bericht zum Sonnenenergiepotential bei Lärmschutzwänden entlang von Autobahnen und Bahnlinien**. Der Bundesrat unterschied im Bericht zwischen dem technischen, dem technisch-nutzbaren und dem nutzbaren Potenzial bei Lärmschutzwänden, wobei das letztere die kleinste Zahl auswies. Nutzbar wären demnach Flächen zur Erzeugung von rund 101 GWh Strom pro Jahr (55 GWh entlang der Nationalstrassen und 46 GWh entlang von Bahnstrecken). Im Vergleich zum vom Bund berechneten gesamten Potenzial von Fotovoltaikanlagen in der Schweiz (67 TWh) entspräche dies in etwa einem Anteil von 0.15 Prozent. Demgegenüber wies die Studie ein jährliches technisches Potenzial von 438 GWh aus. Wie der Bundesrat erklärte, gebe es verschiedenste Faktoren, die dieses auf den ersten Blick scheinbar grosse, technische Potenzial beeinträchtigen würden: So seien erstens aus Sicherheits- und Betriebsgründen gewisse Flächen nicht für die Errichtung von Modulen geeignet. Es müssten beispielsweise Abstände zwischen Hochspannungsleitungen bei Bahnanlagen und den Sonnenkollektoren eingehalten werden. Zweitens bewirkten die glatten Oberflächen der Sonnenmodule, dass die Lärm absorbierende Funktion der Schutzwände beeinträchtigt würde. Drittens bestimmten die Lokalität und die Beschattung die wirtschaftliche Nutzung der Module. Hinzu komme, dass die Kosten für die Erstellung solcher Anlagen im Vergleich zu jenen auf Dächern aufgrund zusätzlicher Verfahren, notwendiger Studien und zusätzlicher Anschlussinvestitionen prinzipiell höher ausfielen. Die Schätzungen basierten auf einer im Auftrag des ASTRA zwischen November 2020 und März 2021 durchgeführten Studie.²

POSTULAT
DATUM: 07.06.2022
GUILLAUME ZUMOFEN

Comme le rapport sur le **potentiel de production d'énergie photovoltaïque sur les parois anti-bruit le long des routes nationales et des voies ferrées** a été publié, le Conseil fédéral estime que le **postulat** peut être **classé**. Les députés et députées se sont alignées sur cette proposition.³

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 10.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Cela a répondu quelque peu aux exigences des libéraux qui, par la voix de H. Reymond (pl, VD) au Conseil des Etats et de leur groupe au Conseil national avaient demandé auparavant au gouvernement de **débloquer 100 millions de francs puisés dans le fonds routier** en tant que crédits conjoncturels particulièrement destinés à aider les entreprises des cantons les plus touchés par la crise du bâtiment et du génie civil. Ces textes, déposés sous forme de motions (Mo. 92.3025 resp. Mo. 92.3048) ont été transmis comme postulats par le parlement.⁴

POSTULAT
DATUM: 09.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a transmis comme postulat la motion Scherrer (pa, BE) exigeant que la **construction du tronçon de la N5 contournant Bienne soit** inscrite en **première priorité** dans le programme de construction des routes nationales et que décision soit prise d'ici la fin 1992 d'entamer la réalisation de cet ouvrage.⁵

POSTULAT
DATUM: 21.06.2007
NICOLAS FREYMOND

S'inquiétant du retard pris par la mise en œuvre de ses décisions en la matière, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral, par 164 voix contre 2, un postulat de sa commission des transports (CTT-CN) l'invitant à entreprendre toutes les mesures pertinentes afin **d'accélérer la construction des deux centres de contrôle du trafic poids lourds sur l'A2**, respectivement au nord et au sud du tunnel du Gothard. Outre un délai de mise en service fixé à fin 2007, le postulat comporte des critères pour le choix des sites destinés à accueillir ces centres (accessibilité et prestations fournies). Relevant que le choix du site d'Erstfeld (UR) satisfait aux conditions posées par le postulat, le Conseil fédéral a cependant souligné les divers problèmes (notamment environnementaux) qui ont retardé la procédure de sélection du site tessinois et jugé irréaliste le délai imparti par la Chambre basse.⁶

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.⁷

POSTULAT
DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a transmis au Conseil fédéral un postulat Hochreutener (pdc, BE) lui demandant de présenter un rapport donnant une **vue d'ensemble des projets liés au réseau des routes nationales**, ainsi que de leur financement. Cette étude doit notamment distinguer clairement les projets selon qu'ils relèvent de l'optimisation et de l'entretien du réseau, de l'élimination des goulets d'étranglement ou de l'extension du réseau.⁸

POSTULAT
DATUM: 04.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Chargée de l'examen préalable d'une motion Marty (prd, TI) (08.3594) et d'un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745) en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, la CTT-CE a décidé de déposer elle-même un postulat afin que le Conseil fédéral fournisse d'ici à fin 2010 une présentation complète de la manière dont il conçoit la résolution du problème de l'assainissement du tunnel (délais, types et durée des travaux, etc.). Le gouvernement doit notamment examiner les conséquences d'une fermeture temporaire du tunnel pour les régions concernées (en particulier, le Tessin), l'opportunité de construire un second tube et les conditions constitutionnelles et légales nécessaires à son éventuelle réalisation. La chambre haute a transmis tacitement le postulat de la CTT-CE et les propositions individuelles ont du même coup été retirées par leur auteur respectif.⁹

POSTULAT
DATUM: 09.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a transmis tacitement un postulat Reymond (udc, GE) priant le Conseil fédéral d'examiner la **possibilité pour les cantons de préfinancer les infrastructures autoroutières** jugées prioritaires par l'OFROU, en l'état actuel de la législation et, le cas échéant, en indiquant les modifications législatives nécessaires. Il s'agit d'appliquer au domaine routier le même type de dispositif que celui prévu pour le rail par la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire.¹⁰

POSTULAT
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a transmis tacitement au Conseil fédéral un postulat Büttiker (plr, SO) (09.3102) en faveur d'une **augmentation du nombre d'aires de repos pour les poids lourds sur le réseau des routes nationales**, notamment sur l'axe est-ouest. Les sénateurs ont par ailleurs adopté, par 19 voix contre 10, une motion Jenny (udc, GL) chargeant le Conseil fédéral de garantir le maintien de la circulation sur quatre voies sur les routes nationales lors de travaux de construction et de transformation et de prévoir le travail à deux équipes dans les appels d'offres pour l'adjudication de ces chantiers afin d'en réduire la durée.¹¹

POSTULAT
DATUM: 08.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 99 voix contre 60, un postulat Rudolf Rechsteiner (ps, BS) chargeant le Conseil fédéral d'étudier les **possibilités de développement de la multifonctionnalité des routes nationales** pour les autres infrastructures d'importance nationale. Le gouvernement doit notamment examiner l'opportunité de construire des conduites enterrées suivant les tracés routiers existants pour le réseau électrique à moyenne et haute tension et pour les réseaux de télécommunications dans la perspective d'une réduction des pertes énergétiques et des nuisances (électrosmog, atteintes au paysage, etc.). Rappelant son attachement au principe du regroupement d'infrastructures, le gouvernement a accueilli favorablement la requête du postulant, relevant par ailleurs que l'utilisation mixte des voies de chemins de fer mériterait également une telle analyse approfondie.¹²

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.¹³

POSTULAT
DATUM: 23.12.2011
SUZANNE SCHÄR

In der Wintersession überwies der Nationalrat mit 169 zu 11 hauptsächlich grünen Stimmen ein Postulat Hany (cvp, ZH), das im Herbst noch bekämpft worden war. Als Lösungsansatz für ein verbessertes Verkehrsmanagement in Stausituationen verlangt es vom Bundesrat die Prüfung einer lokalen Umnutzung von **Pannestreifen zu Fahrspuren**. Ende Jahr wurde das Postulat von Viola Amherd (cvp, VS) übernommen.¹⁴

POSTULAT
DATUM: 23.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Stillschweigend überwies die Grosse Kammer ein Postulat Darbellay (cvp, VS), das eine Eignungsprüfung der Bahn- und Autobahninfrastruktur zur **Installation von Photovoltaikanlagen** wünscht.¹⁵

POSTULAT
DATUM: 31.05.2012
NIKLAUS BIERI

Das 2010 eingereichte Postulat Amherd (cvp, VS) zur **Aufnahme der Lötschbergachse ins Nationalstrassennetz** wurde in der Sommersession des Berichtsjahres im Nationalrat verhandelt. Das Postulat fordert die Aufnahme des Strassenabschnitts zwischen Spiez und Gampel/Steg inklusive Autoverlad Kandersteg-Goppenstein ins Nationalstrassennetz. Verkehrsministerin Leuthard wehrte sich im Plenum ohne Erfolg gegen die artfremde Übernahme eines Schienenabschnitts in das Nationalstrassennetz: Das Plenum überwies das Postulat mit 71 gegen 58 Stimmen.¹⁶

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 (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien.¹⁷

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 einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahres 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 Dammbbruch 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.¹⁸

POSTULAT
DATUM: 02.03.2015
NIKLAUS BIERI

Mittels Postulat unternahm die KVF-NR einen neuen Versuch zur Einführung einer **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)**. Die E-Vignette war bereits mehrfach angedacht worden und von der Regierung erwünscht, das Volks-Nein in der Abstimmung zur Erhöhung des Vignettenpreises von 2013 (bei welcher es auch um flexiblere Kurzzeit-Vignetten ging, deren Einführung von der Regierung mit der E-Vignette in Zusammenhang gesehen wurde) hatte jedoch das vorläufige Ende dieses Anliegens bedeutet. Bundesrätin Widmer-Schlumpf zeigte sich denn im Rat auch erfreut, dass die E-Vignette erneut geprüft werden solle, und bekundete ihre Bereitschaft, das Postulat zu erfüllen. Widerstand kam von einer Minderheit Wobmann (svp, SO), die in der E-Vignette einen Überwachungsmechanismus und den Grundstein zum Mobility Pricing sah. Der Nationalrat nahm das Postulat im März 2015 mit 129 gegen 51 Stimmen bei 6 Enthaltungen an.¹⁹

POSTULAT
DATUM: 18.12.2015
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Golay (mcg, GE) forderte den Bundesrat auf, in einem Bericht zu prüfen, ob für die Schweiz auf den Nationalstrassen **Höchstgeschwindigkeiten wie in Frankreich** gelten könnten: 130 Stundenkilometer bei schönem Wetter und 110 Stundenkilometer bei Regen. Der Bundesrat wies auf verschiedene Probleme hin, die sich bei einer solchen Regelung stellen würden und beantragte die Ablehnung des Postulats. Der Nationalrat lehnte das Geschäft im Dezember 2015 stillschweigend ab.²⁰

POSTULAT
DATUM: 13.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2015 publizierte der Bundesrat seinen Bericht „**Slot-Management und KMU**“ und erfüllte damit das Anliegen des Postulats Schwaller (cvp, FR). Im Bericht hielt der Bundesrat fest, dass ein Slot-Management als Lösung der bestehenden und anstehenden Verkehrsprobleme nicht oder nur sehr beschränkt tauglich sei. Insbesondere seien die Beschränkung auf den Güterverkehr und die vorgeschlagene Form der Belohnung nicht zweckmässig und zielführend. Im Gegensatz zum Mobility Pricing, welches der Bundesrat in einem Bericht erörtern wolle, solle das Slot-Management nicht weiterverfolgt werden. Der Ständerat schrieb das Postulat im Juni 2016 ab.²¹

POSTULAT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einem Bericht zur **elektronischen Erhebung der Nationalstrassenabgabe (E-Vignette)** kam der Bundesrat der Forderung eines Postulats der KVF-NR von 2014 nach. Der im Dezember 2016 erschienene Bericht legt dar, dass die E-Vignette gegenüber der Klebevignette deutliche Vorteile aufweist und ein Systemwechsel ertragsneutral möglich ist. Der Bundesrat spricht sich im Bericht grundsätzlich für die Einführung der E-Vignette aus, sieht nach der Abstimmungsniederlage von 2013 aber keinen Handlungsspielraum für eine Preiserhöhung und lehnt Kurzzeitvignetten ab, weil diese zu Mindereinnahmen führen könnten. Zudem hält der Bundesrat fest, dass er den Datenschutz sehr ernst nehme. Im Juni 2017 schrieb der Nationalrat das Postulat ab.²²

POSTULAT
DATUM: 21.06.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat hatte Nationalrat Rechsteiner (sp, BS) eine Entlastung der Landschaft mittels **multifunktionaler Nutzung der Nationalstrassen** angeregt. Das Postulat war im März 2010 angenommen worden. Im Juni 2017 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zum Postulat. Darin hielt er fest, dass eine multifunktionale Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen realisierbar sei und zum Landschaftsschutz und zur sparsamen Bodennutzung beitragen könne. Allerdings sei eine multifunktionale Nutzung meist kostspielig und schwer zu koordinieren. Das grösste Potential sei bei Gesamtsanierungen und Neubauten vorhanden, das effektive Potential müsse aber im Einzelfall geprüft werden. Der Bericht bezeichnete das Nationalstrassennetz als besser für eine multifunktionale Nutzung geeignet als das Eisenbahnnetz. Weiter wurde im Bericht festgehalten, dass der Grundsatz der Bündelung von Infrastrukturen allgemein anerkannt werde, in verschiedene Gesetze aufgenommen und als Bestandteil der meisten raumplanerischen Instrumente implementiert worden sei.²³

POSTULAT
DATUM: 28.06.2017
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR forderte den Bundesrat mit einem Postulat auf, die **Voraussetzungen für ein Schnellladernetz für Elektroautos auf Nationalstrassen** zu prüfen. Der Bundesrat empfahl die Annahme des Postulates und wollte die Abklärungen bezüglich eines Schnellladernetzes mit dem Bericht zur Motion der UREK-NR betreffend die Elektromobilität abstimmen. Der Nationalrat nahm das Postulat am 12. März 2015 stillschweigend an. Im Juni 2017 veröffentlichte der Bundesrat seinen Bericht zu den Voraussetzungen für ein Schnellladernetz auf den Nationalstrassen. Der Bundesrat wies darin auf die vom Astra bereits 2015 publizierten Empfehlungen bezüglich der Standards von Schnellladestationen hin, die von privaten Anbietern umgesetzt und bei der Vergabe von Raststättenkonzessionen Verwendung finden würden.²⁴

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Das Postulat Rechsteiner (sp, BS) zur **multifunktionalen Nutzung der Nationalstrassen und zur Entlastung der Landschaft** wurde im Juni 2018 abgeschrieben, nachdem der Bundesrat in Erfüllung des Postulates im Juni 2017 einen Bericht vorgelegt hatte. Der Bundesrat beantragte die Abschreibung im Rahmen des Berichts «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» (BRG 18.006). Die Räte stimmten der Abschreibung ohne Gegenantrag zu.²⁵

POSTULAT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Das Postulat KVF-NR betreffend die **Voraussetzungen für ein Schnellladernetz für Elektroautos auf Nationalstrassen** wurde im Juni 2018 abgeschrieben. Der Bundesrat hatte ein Jahr zuvor einen diesbezüglichen Bericht publiziert und beantragte dem Parlament im März 2018 die Abschreibung des Geschäfts – was in den Räten unbestritten war.²⁶

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.²⁷

POSTULAT
DATUM: 06.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat bat die KVF-SR den Bundesrat um die «**Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten**». Konkret soll der Bund bei Nationalstrassen-Projekten mit Überdeckungen fachliche Unterstützung für Kantone, Gemeinden, Städte oder Dritte vorsehen, sofern die Überdeckung einer städtebaulichen oder landschaftsverträglichen Zielsetzung folgt oder dem Lärmschutz dient. Die gesetzlichen Möglichkeiten der Mitfinanzierung durch den Bund seien auszuschöpfen und eine Anpassung der Verordnungen und der Gesetzesgrundlagen sei zu prüfen, falls dies erforderlich sei.

Das Postulat war im April 2019 eingereicht worden, im Mai beantragte der Bundesrat die Annahme und im Juni 2019 behandelte der Ständerat das Postulat in der Debatte zum Ausbauschnitt 2019. Ständerat Graber (cvp, LU) erläuterte die Umstände: Der Bypass Luzern werde vom Kanton Luzern begrüsst, stosse aber in der Stadt Luzern und auch in der Stadt Kriens auf massiven Widerstand: Es wird eine unzumutbare Lärmbelastung der Anwohnenden befürchtet. Ein überparteiliches Komitee aus Kriens habe beim Bund die Petition «Ein Herz für Kriens. Bypass - so nicht!» mit 3'000 Unterschriften eingereicht, welche eine weitergehende Eintunnelung verlangt. Ständerat Graber sah das Kommissionspostulat quasi als «flankierende Massnahme zum Bundesbeschluss», denn wenn der Bund Hand biete und Bestrebungen für eine weitere Überdeckung (Eintunnelung) nach Kräften unterstütze, könne mit Luzern und Kriens eine Lösung gefunden werden, wie der Bypass Luzern zu realisieren sei.

Nach der einstimmigen Annahme des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2019 am 6. Juni 2019 wurde auch das «flankierende» Postulat vom Ständerat stillschweigend gutgeheissen.²⁸

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT
DATUM: 28.09.2018
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2018 reichte Thierry Burkart (fdp, AG) ein **Postulat betreffend die Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz** ein. Burkart forderte den Bundesrat darin auf zu erläutern, wie er mit der zunehmenden Verkehrsüberlastung zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten lokalen Strassennetz umzugehen gedenke.

Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Herbstsession 2018 vom Nationalrat stillschweigend gutgeheissen.²⁹

-
- 1) AB NR, 2020, S. 1897
 - 2) Bericht BR vom 1.10.21: NZZ, 28.10.21
 - 3) FF, 2022 858 (pp.65)
 - 4) BO CE, 1992, p. 437 s.; BO CN, 1992, p. 738 ss.; Express, 3.2.92; NQ 30.5.92; JdG, 30.5.92; 24 Heures, 11.6.92
 - 5) BO CN, 1992, p. 2168
 - 6) BO CN, 2007, p. 1097 ss.
 - 7) BO CN, 2008, p. 469.
 - 8) BO CN, 2008, p. 1007.
 - 9) BO CE, 2009, p. 51 ss.; Bund et NLZ, 14.1.09; NZZ, 5.3.09.
 - 10) BO CN, 2009, p. 223.
 - 11) BO CE, 2009, p. 686 (Büttiker) et 1284 s. (Jenny).
 - 12) BO CN, 2010, p. 234 s.
 - 13) BO CE, 2010, p. 188.
 - 14) AB NR, 2011, S. 2261.
 - 15) AB NR, 2011, S. 2266; 24h, 8.10.11.
 - 16) AB NR, 2012, S.822.
 - 17) AB NR, 2012, S. 939
 - 18) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
 - 19) AB NR, 2015, S. 25 f.
 - 20) AB NR, 2015, S. 2295.
 - 21) Bericht BR
 - 22) Bericht BR
 - 23) Bericht des Bundesrates vom 21.6.17

- 24) Bericht BR Schnelladenetz
- 25) Po. 08.3017
- 26) BBl, 2018, S. 2253 ff.
- 27) AB NR, 2019, S. 46 f.
- 28) AB SR, 2019, S. 325 ff.; AB SR, 2019, S. 335.
- 29) AB NR, 2018, S. 1734.