

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Nationalstrassen</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Postulat</b>
Datum	<b>01.01.1988 - 01.01.2018</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  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Postulat, 1992 - 2017*. 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>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<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>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>RPT</b>	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### 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.<sup>1</sup>

**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.<sup>2</sup>

**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.<sup>3</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>4</sup>

**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.<sup>5</sup>

**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.<sup>6</sup>

**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.<sup>7</sup>

**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.<sup>8</sup>

**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.<sup>9</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>10</sup>

**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.<sup>11</sup>

**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.<sup>12</sup>

**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.<sup>13</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 (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannestreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien.<sup>14</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 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 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 Dammbruch 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>15</sup>

**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.<sup>16</sup>

**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.<sup>17</sup>

**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 (cyp, 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.<sup>18</sup>

**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.<sup>19</sup>

**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.<sup>20</sup>

**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 Schnellladenetzes 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.<sup>21</sup>

---

1) 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

2) BO CN, 1992, p. 2168

3) BO CN, 2007, p. 1097 ss.

4) BO CN, 2008, p. 469.

5) BO CN, 2008, p. 1007.

6) BO CE, 2009, p. 51 ss.; Bund et NLZ, 14.1.09; NZZ, 5.3.09.

7) BO CN, 2009, p. 223.

8) BO CE, 2009, p. 686 (Büttiker) et 1284 s. (Jenny).

9) BO CN, 2010, p. 234 s.

10) BO CE, 2010, p. 188.



- 11) AB NR, 2011, S. 2261.
- 12) AB NR, 2011, S. 2266; 24h, 8.10.11.
- 13) AB NR, 2012, S.822.
- 14) AB NR, 2012, S. 939
- 15) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
- 16) AB NR, 2015, S. 25 f.
- 17) AB NR, 2015, S. 2295.
- 18) Bericht BR
- 19) Bericht BR
- 20) Bericht des Bundesrates vom 21.6.17
- 21) Bericht BR Schnellladenetz