

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 20.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Verkehrssicherheit |
| Akteure | Föhn, Peter (svp/udc, SZ) SR/CE, Leuthard, Doris (cvp/pdc) BR UVEK / CF DÉTEC |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| 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

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, 2012 - 2018*. 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 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Verkehrspolitik | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Luftfahrt | 3 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| EU | Europäische Union |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| ETHL | Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne |

| | |
|---------------|--|
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États |
| UE | Union européenne |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| EPFL | École polytechnique fédérale de Lausanne |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 02.05.2012
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.¹

Strassenverkehr

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.²

MOTION
DATUM: 26.09.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP. Die Liberalen-Fraktion verlangte, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass **Weiterbildungskurse** nur mehr für jene Neulenker obligatorisch seien, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen hätten. Begründet wurde die Motion mit den übermässig hohen Kosten, welche Neulenker zu tragen hätten. Die Sicherheit sei bereits durch die Einführung des Probezeit-Verfahrens gestiegen und werde durch die obligatorischen Weiterbildungskurse für alle nicht weiter erhöht. In der Debatte vom 26. September wies Bundesrätin Leuthard darauf hin, dass eine Studie der BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) keinen Effekt der obligatorischen Weiterbildungskurse auf die Sicherheit hätte zeigen können. Sie beantragte trotzdem die Ablehnung der Motion, da bereits eine Arbeitsgruppe daran sei, die Weiterbildungskurse zu evaluieren, diese Ergebnisse aber noch nicht vorlägen. Der Nationalrat folgte ihrem Antrag nicht und nahm die Motion mit 109 zu 75 Stimmen an. Für die Motion stimmten FDP und GLP sowie Mehrheiten von SVP und CVP, geschlossen dagegen stimmten Grüne und SP zusammen mit einer knappen Mehrheit der BDP.³

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neulenker vorsieht, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben, war im Vorjahr vom Nationalrat angenommen worden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates KVF-SR beantragte, wie auch Bundesrätin Leuthard, die Ablehnung der Motion. Gemäss einem Evaluationsbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung habe die Zweiphasenausbildung zu mehr Verkehrssicherheit geführt, könne aber noch verbessert werden, so Leuthard. Die Motion führe jedoch nicht zu einer Verbesserung der Situation. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission und der Bundesrätin und lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2014 ab.⁴

MOTION
DATUM: 16.03.2015
NIKLAUS BIERI

„Ich könnte mir gut vorstellen, dass sie das erste Rennen bei uns nicht nur eröffnet, sondern natürlich auch gewinnt“, sagte Ständerat Theiler (fdp, LU) mit einer Anspielung auf Verkehrsministerin Leuthard, deren Amtsauto elektrisch betrieben wird. Ständerat Theiler sprach für die KVF-SR vor dem Rat, der sich im März 2015 mit der Motion Derder (fdp, VD) **„Rennen mit Elektrofahrzeugen in der Schweiz bewilligen“** befasste. Der Nationalrat hatte die Motion bereits 2014 angenommen. Bundesrätin Leuthard, die ebenfalls zum Rat sprach, nahm keinen Bezug auf die Anspielung Theilers, sondern legte sachlich dar, weshalb Rennen der Formel E in der Schweiz durchgeführt werden sollen: In erster Linie aus Forschungs- und Innovationsgründen, denn solche Rennen seien ein Treiber technologischer Entwicklung und die EPFL sei in diese Forschung involviert. Der Rat nahm die Motion ohne Diskussion an.⁵

MOTION
DATUM: 14.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im September 2013 hatte Nationalrat Darbellay (cvp, VS) eine Motion für die **vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit** eingereicht. Er schlug vor, alle in der EU genehmigten Neuwagen und Fahrzeuge mit einem maximalen Kilometerstand von 2000 km ohne Fahrzeugprüfung in der Schweiz zuzulassen. Die Prüfung dieser Fahrzeuge sei ein Leerlauf und die Entlastung der Strassenverkehrsämter von diesen Fahrzeugprüfungen würden Ressourcen frei machen, um den Überhang bei den periodischen Prüfungen von Gebrauchtwagen abzubauen.

Der Bundesrat empfahl die Motion aber zur Ablehnung, da die Kantone schon bei früherer Gelegenheit festgehalten hatten, dass sie bei der Überprüfung von Neuwagen immer wieder Fehler in der Datenerfassung aufdeckten. In der nationalrätlichen Debatte vom September 2015 stellte Bundesrätin Leuthard klar, dass die Prüfung von Neuwagen nur darauf abzielt, festzustellen, dass das Fahrzeug und die dazu gemachten Angaben übereinstimmen. Der Aufwand dieser Prüfung sei gering. Die Ausnahme von der Prüfung für Gebrauchtwagen mit einem Kilometerstand bis zu 2000 km gehe sehr weit. Trotz Leuthards Votum nahm der Nationalrat die Motion knapp an: mit 88 gegen 81 Stimmen bei 9 Enthaltungen.

Auch im Ständerat setzte sich Bundesrätin Leuthard gegen die Motion ein. Sie konterte im Juni 2016 die Ausführungen von Kommissionssprecher Müller (fdp, AG), der behauptete, die Zollämter würden bei der Einfuhr genau dasselbe tun wie die Strassenverkehrsämter, mit dem Hinweis, dass das in vielerlei Hinsicht relevante Fahrzeuggewicht vom Zoll nicht gemessen werde und diese Lücke dann eben immer noch von den Strassenverkehrsämtern gefüllt werden müsste. Die Motion wurde jedoch auch im Ständerat angenommen: Mit 22 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.⁶

POSTULAT
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrätin Viola Amherd (cvp, VS) verlangte in einem Postulat vom Dezember 2014, dass für den **Transport gefährlicher Güter durch den Simplon** der obligatorische Bahnverlad geprüft werde. Sie begründete ihren Vorstoss mit den immer wieder vorkommenden gefährlichen Zwischenfällen auf der Simplon-Passstrasse. Schon im Januar 2015 ereignete sich erneut ein Unglück auf dieser Strecke als einem mit Aceton beladenen Lastwagen die Bremsen versagten und er nach waghalsigen Ausweichmanövern von der Strasse abkam und in Brand geriet. Der Bundesrat empfahl das Postulat im Februar 2015 trotzdem zur Ablehnung. In der Debatte, welche im September 2016 im Nationalrat geführt wurde, zeigte Bundesrätin Leuthard Verständnis dafür, dass solche Ereignisse die Bevölkerung beschäftigten. Leuthard führte aber auch aus, dass Astra habe am Simplon jährlich CHF 30-40 Mio. in die Sicherheit investiert und eine stehende Arbeitsgruppe prüfe laufend weitere Massnahmen. Den Gefahrguttransport auf die Schiene zu verlagern, sei beim Simplon keine Option. Die grosse Kammer sah das anders und nahm die Motion mit 98 zu 94 Stimmen bei 2 Enthaltungen knapp an.⁷

MOTION
DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Gschwind (cvp, JU) störte sich an Artikel 90, Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes, welcher detailliert auflistet, welche Geschwindigkeitsübertretungen als schwere Verstösse gelten. Gschwind beklagte diesen Katalog als starr und bezeichnete ihn als Ausdruck des Misstrauens gegenüber dem richterlichen Ermessen. Mit seiner Motion **„Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen“** vom März 2015 wollte Nationalrat Gschwind erreichen, dass Art. 90 Abs. 4 gestrichen wird. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme vom Mai 2015 fest, die im fraglichen Artikel genannten Verletzungen der maximalen Höchstgeschwindigkeiten seien derart massiv, dass eine entsprechende straf- und administrativmassnahmenrechtliche

Sanktionierung gerechtfertigt sei. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Im Plenum erläuterte Bundesrätin Leuthard im September 2016 die Herkunft des Artikels und verwies darauf, dass einige Forderungen der Volksinitiative „Schutz vor Rasern“ vom Parlament in die Via sicura-Vorlage aufgenommen worden waren. Obschon der Nationalrat diese Bestimmungen erst vor vier Jahren aufgenommen hatte, stimmte er einer Änderung zu und nahm die Motion mit 101 zu 86 Stimmen bei 7 Enthaltungen an.⁸

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2017 nahm der Ständerat eine Motion seiner KVF-SR an, welche **Anpassungen** an der **Via sicura** verlangte. Die Kommission reagierte mit ihrer Motion auf den Bericht des Bundesrates zum Postulat KVF-SR, welches eine Evaluation der „Via sicura“-genannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeregt hatte. Die vom Bundesrat im Bericht genannten möglichen Anpassungen wollte die KVF-SR nun realisieren. Bei Raserdelikten sollten Richter wieder einen Ermessensspielraum erhalten, zudem sollte die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr gestrichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises reduziert werden. Die Verpflichtung der Versicherer, bei Fahrlässigkeit Rückgriff auf die Versicherten zu nehmen, sollte in ein Rückgriffsrecht umgewandelt und die Massnahmen bezüglich Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverwehungen sollten nicht umgesetzt werden. Bundesrätin Leuthard unterstützte das Begehren und in der kleinen Kammer gab es keinen Widerstand, so dass die Motion nach kurzer Debatte ohne Gegenstimme angenommen wurde.⁹

MOTION
DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Ständerat Caroni (fdp, AR) **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und insbesondere mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerscheinentzügen. Diese Verfahren dauerten oft zu lange, was angesichts des erheblichen Eingriffs in die Freiheit der betroffenen Person problematisch sei. Mit vier Massnahmen sollen die Verfahren gestrafft werden: Die polizeiliche Ausweisabnahme soll auf zehn Tage befristet werden, beim anschliessenden vorsorglichen Entzug durch das Strassenverkehrsamt soll die betroffene Person jeweils nach drei Monaten darüber informiert werden, ob und weshalb der Entzug fortgesetzt wird. Drittens sollen die Rechte von Personen, denen der Führerschein aufgrund mutwilliger oder ungerechtfertigter Privatdenunziation entzogen wurde, gestärkt werden. Psychologische und medizinische Abklärungen sollen viertens dadurch beschleunigt werden, dass sie bei allen anerkannten Labors durchgeführt werden können, nicht nur beim bisher vom Amt festgelegten Labor. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und Bundesrätin Leuthard erklärte am 5. März 2018 im Ständerat, die drei ersten Punkte der Motion könnten wohl bis 2021 über Verordnungsänderungen umgesetzt werden, während der vierte Punkte bereits umgesetzt sei. Die Motion wurde vom Ständerat diskussionslos angenommen.¹⁰

MOTION
DATUM: 14.06.2018
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat lehnte im Juni 2018 eine Motion Comte (fdp, NE) zur **Gurtpflicht bei Schülertransporten** mit 24 zu 12 Stimmen (4 Enthaltungen) ab. Für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge ohne Gurte, die auf konzessionierten Strecken unterwegs sind, würden nur in Ausnahmefällen Schülerinnen und Schüler transportieren, hielt Bundesrätin Leuthard im Plenum fest und begründete damit ihren Antrag zur Ablehnung der Motion, welchem der Rat schliesslich folgte.¹¹

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 12.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** war drei Monate nach der stillschweigenden Annahme im Nationalrat auch im Ständerat nicht umstritten. Nach Hinweisen zu laufenden Bestrebungen durch Ständerat Héche (sp, JU) und Bundesrätin Leuthard winkte auch die kleine Kammer die Motion ohne weitere Wortmeldung durch.¹²

1) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
2) AB NR, 2012, S. 939
3) AB NR, 2013, S. 1732.
4) AB SR, 2014, S. 341 f.
5) AB SR, 2015, S. 201 f.
6) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.

- 7) AB NR, 2016, S. 1466 f.
- 8) AB NR, 2016, S. 1475 f.
- 9) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
- 10) AB SR, 2018, S. 96.
- 11) AB SR, 2018, S. 567 f.
- 12) AB SR, 2018, S. 635.