

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Keine Einschränkung |
| Schlagworte | Verkehrssicherheit |
| Akteure | Sommaruga, Simonetta (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1965 - 01.01.2022 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, 2019 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Eisenbahn | 6 |
| Luftfahrt | 6 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|--|
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| NAF | Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr |
| EU | Europäische Union |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |

| | |
|---------------|--|
| CTT-CN | Commission des transports et des télécommunications du Conseil national |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| FORTA | Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération |
| UE | Union européenne |
| OFAC | Office fédéral de l'aviation civile |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der Grünliberalen Fraktion verlangte vom Bundesrat, die **Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit** zu prüfen. Der Bund solle wissenschaftlich erheben, welche Fahrassistenzsysteme in welcher Art zu mehr Verkehrssicherheit führen könnten und welche Ressourcen und gesetzlichen Anpassungen allenfalls notwendig seien, um die Verkehrssicherheit dank Fahrassistenzsystemen optimal zu erhöhen. Im Plenum wurde keine Kritik vorgebracht, Nationalrat Burkart (fdp, AG), der das Postulat bekämpft hatte, war nicht im Saal. Bundesrätin Sommaruga zeigte sich bereit, ein entsprechendes Forschungsprojekt aufzunehmen, und bat den Rat um Annahme des Postulats. Die geschlossene Ablehnung durch die Fraktionen von SVP und FDP sowie einer grossen Mehrheit der CVP-Fraktion führte jedoch zur Ablehnung des Postulats mit 119 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen).¹

POSTULAT
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arztzeugnis oder eine Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre** sinnvoll sei. Zur Zeit der Einreichung stand in den Räten die Behandlung einer Gesetzesänderung an, die aus einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) hervorgegangen war und den Startzeitpunkt der ärztlichen Beurteilung der Fahrtüchtigkeit von Personen über 70 Jahren betraf. Pierre-André Page ging es jedoch nicht um die Periodizität, mit welcher die Fahreignung ärztlich getestet wird, sondern darum, dass die ärztliche Fahreignungsprüfung durch einen Fahrttest ersetzt werden könnte – bei einem Fahrttest sei die praktische Fahreignung besser zu erkennen als in der Arztpraxis. Während die Gesetzesänderung zur Heraufsetzung des Alters der periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit noch 2017 angenommen wurde, blieb das Postulat Page unbehandelt, bis es im Mai 2019 abgelehnt wurde: Nationalrat Reimann wehrte sich als Direktbetroffener gegen eine neue obligatorische Fahrprüfung für Autolenker über 75 Jahren und Bundesrätin Sommaruga hielt daran fest, dass es um die Fahreignung gehe und diese medizinisch festgestellt werden müsse. Der Rat lehnte das Postulat mit 151 gegen 19 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) ab.²

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion **«Differenzierter Führerausweisenzug»** stiess Nationalrat Giezendanner (svp, AG) ins selbe Horn wie seine Ratskollegin Edith Graf-Litscher (sp, TG) mit ihrer Motion. «Wer von Ihnen hat nicht auch schon beim Autofahren einen Fehler gemacht?» fragte der Motionär rhetorisch in den Saal und forderte seine Ratsmitglieder auf: «Seien Sie bitte menschlich!». Unmenschlich schien es Ulrich Giezendanner zu sein, dass Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer mit dem Entzug des Führerausweises quasi ein Berufsverbot erhielten. Es sei deshalb ein differenzierter Ausweisenzug zu schaffen, bei dem das Verschulden der fahrenden Person gewichtet werden könne. Bundesrätin Sommaruga erwiderte, es sei heute schon möglich, Härtefällen genügend Rechnung zu tragen. Die Bundesrätin bat darum, die Motion abzulehnen. Der Rat nahm das Anliegen jedoch mit 131 zu 58 Stimmen (1 Enthaltung) an.³

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2017 hatte Thomas Burgherr (svp, AG) mit einer Motion verlangt, dass die **Prüfungsintervalle bei Strassenfahrzeugen verlängert** würden. Dazu sei die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge anzupassen. Der Motionär begründet dies mit den Entwicklungen im Fahrzeugbau und dem wirtschaftlichen Aufwand, den die Fahrzeugprüfungen mit sich bringen würden. Der Bundesrat lehnte das Ansinnen ab und verwies auf eine Verordnungsanpassung, die kurz zuvor, per Anfang Juli 2017, in Kraft getreten war und bereits eine Verdoppelung des Prüfungsintervalls für Lastwagen von einem auf zwei Jahre enthalten hatte. Es gebe keinen Grund, nach so kurzer Zeit bereits eine weitere Erhöhung des Prüfungsintervalls vorzunehmen, zumal keine neuen Entwicklungen vorlägen. Auch zwei Jahre später, als die Motion im September 2019 in den Nationalrat kam, hielt Bundesrätin Sommaruga fest, es habe keine derart grossen technischen Entwicklungen

gegeben, dass das Prüfungsintervall erneut erhöht werden müsste. Im internationalen Vergleich stehe die Schweiz gut da. Die grosse Kammer folgte diesem Votum und lehnte die Motion mit 109 zu 77 Stimmen (0 Enthaltungen) ab.⁴

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Christian Imark (svp, SO) die **Bestrafung von Radar-Warngruppen stoppen**. Artikel 98a des Strassenverkehrsgesetzes sei dahingehend zu ändern, dass Hinweise in geschlossenen sozialen Gruppen, die sich auf den Strassenverkehr beziehen (Radar-, Stau-, Gefahren-, Unfallwarnungen, Warnungen vor Polizeikontrollen und dergleichen), nicht mehr bestraft würden. Die im September 2017 eingereichte Motion kam im September 2019 in den Nationalrat. Bundesrätin Sommaruga wies auf eine Ungenauigkeit im Motionstext hin: So seien nur öffentliche Warnungen vor Radarkontrollen verboten, nichtöffentliche seien hingegen erlaubt. Hinweise in tatsächlich privatem Rahmen würden also nicht verfolgt. Das Verbot öffentlicher Warnungen verteidigte die Verkehrsministerin: Es sei gerade die Unvorhersehbarkeit der Radarkontrolle, welche einen guten Teil der Präventionswirkung ausmache. Im Weiteren gebe es keine Probleme mit der Regelung. Der Nationalrat beherzigte diese Ausführungen und lehnte die Motion mit 100 gegen 82 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) ab.⁵

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 Ausbausritten 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).⁶

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die von Lukas Reimann (svp, SG) zwei Jahre zuvor eingereichte Motion «**Verkehrsfluss stärken, Rechtsabbiegen bei Rot zulassen**» kam im September 2019 in den Nationalrat. Der Motionär verwies auf andere Länder, in denen das Rechtsabbiegen trotz Rotlicht erlaubt ist, und zeigte sich überzeugt, dass der Verkehrsfluss mit dieser Massnahme auch in der Schweiz verbessert werden könnte. Bundesrätin Sommaruga mochte den verbesserten Verkehrsfluss nicht abstreiten, begründete ihre ablehnende Haltung aber mit der höheren Unfallgefahr, welche das Abbiegen bei Rot mit sich bringe. Mit 106 zu 60 Stimmen (bei 12 Enthaltungen) lehnte die grosse Kammer die Motion ab.⁷

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 Ortseingang 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.⁸

MOTION

DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde, befand Bernhard Guhl (bdp, AG). Er hatte 2017 eine Motion eingereicht, welche sicherstellen sollte, dass die Polizei auch nach einer Inkraftsetzung von Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (Änderung im Rahmen der Via sicura, noch nicht in Kraft) informiert sei über die Entzüge von Führer- und Lernfahrausweisen. Im revidierten Strassenverkehrsgesetz soll die Datenhoheit beim ASTRA liegen, gemäss dem genannten Artikel 89g sollen Polizeikorps nur noch Daten von Fahrzeughaltern mit unbefristetem Entzug der Fahrerlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Der Motionär sah diese Regelung als unnötige Einschränkung und Behinderung der Polizeiarbeit an. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Polizei bei der Kontrolle von Fahrerinnen und Fahrern via Fahndungssystem Ripol weiterhin über die Information verfügen wird, ob bei der kontrollierten Person ein Führerausweisentzug vorliegt. Die Motion wolle die Daten von Ausweisentzügen auch bei unbemannten, automatisierten Kontrollen verfügbar machen. Da dort die Kontrolle aber nicht über die fahrende Person stattfindet, sondern über das Fahrzeug, könnten jedoch auch Personen ins Visier der Polizei geraten, die ganz regulär ein Fahrzeug lenkten: Drittpersonen, die ein Fahrzeug lenken, dessen Halterin oder Halter der Ausweis entzogen worden war. Der Bundesrat empfahl deswegen die Ablehnung der Motion. Im September 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und stimmte ihr trotz mahrender Worte von Bundesrätin Sommaruga mit 130 zu 52 Stimmen (1 Enthaltung) zu.⁹

MOTION

DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Graf-Litscher (sp, TG) für ein **Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen** beziehungsweise für eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung und für die Möglichkeit, Sanktionen gegen Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer stärker zu differenzieren, kam im Dezember vor den Zweitrat. Sie wurde vom Ständerat gemeinsam mit der inhaltlich sehr ähnlichen Motion Giezendanner (svp, AG; Mo. 17.3590) behandelt. Die KVF-SR hatte ihrem Rat die Annahme der Motion Graf-Litscher und die Ablehnung der Motion Giezendanner empfohlen. Die Kommissionsmehrheit lehnte die Motion Giezendanner ab, weil sie keinen Unterschied mache bezüglich der Schwere einer Verkehrsregelverletzung, für welche ein differenzierter Führerausweisentzug zu erwägen sei. Dies gehe eindeutig zu weit, erklärte die Kommission, man wolle «ausdrücklich nicht an den Grundpfeilern von Via sicura» rütteln. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) beantragte hingegen auch die Annahme der Motion Giezendanner.

Bundesrätin Sommaruga schloss sich der Einschätzung der Kommission an und bat den Rat, sofern er bei Führerausweisentzügen stärker differenzieren wolle, die Motion Graf-Litscher anzunehmen und die Motion Giezendanner abzulehnen. Die Ratsmitglieder folgten dieser Empfehlung knapp: Die Motion Graf-Litscher wurde ohne Gegenstimmen angenommen und die Motion Giezendanner wurde mit 22 gegen 20 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt.¹⁰

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Als die Motion Bühler (svp, BE) für eine **zweisprachige Signalisation auf Autobahnen** im März 2020 im Ständerat debattiert wurde, war der Anlass zur Motion schon behoben: Der Motionär hatte sich daran gestört, dass die Beschilderung auf der Autobahn der Umfahrung Biel nur in Deutsch gehalten war, und forderte, dass alle Ortsbezeichnungen auf Autobahnschildern zweisprachig aufgeführt werden, wenn die Sprachminderheit im Ort mindestens 30 Prozent der Bevölkerung ausmacht. Bundesrätin Sommaruga, die das Verkehrsdepartement von Doris Leuthard per Januar 2019 übernommen hatte, hatte die 30 Prozent-Regel in einer Weisung an das ASTRA eingeführt. Im Rat verwies Bundesrätin Sommaruga darauf, dass diese Weisung an das ASTRA weiterhin gelte und niemand plane, diese Weisung wieder aufzuheben. Diese Regel betreffe nur das ASTRA, weshalb sie in der Weisung am richtigen Ort sei und eine Aufnahme in eine Verordnung nur bürokratischen Aufwand bedeute, aber nichts ändere. Die kleine Kammer nahm die Motion trotz diesem Votum mit 28 zu 8 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an.¹¹

MOTION
DATUM: 11.03.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion Schmid (fdp, GR) zur **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike** wollte das zulässige Alter für die Nutzung von E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h auf 12 Jahre herabsetzen und die Regelung damit jener der EU anpassen. Dies sei für touristische Angebote wichtig, begründete der Motionär sein Anliegen und die KVF-SR übernahm diese Argumentation. Verkehrsministerin Sommaruga wies die kleine Kammer in der Frühjahrsession 2020 darauf hin, dass die Regelungen in der Schweiz auch anderweitig von den Regelungen der EU abweichen würden, etwa bezüglich Selbstfahrmodus und Motorenleistung. Der Bundesrat lehnte die Motion deshalb ab. Falls die Motion angenommen werde, so seien wohl auch die Regelungen bezüglich Motorenleistung und Selbstfahrmodus jenen der EU anzupassen, gab Bundesrätin Sommaruga zu bedenken. Der Ständerat nahm die Motion ohne weitere Diskussion mit 40 zu 4 Stimmen (1 Enthaltung) an.¹²

MOTION
DATUM: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat lehnte im Sommer 2020 die Motion **«Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde»** von Nationalrat Guhl (bdp, AG) stillschweigend ab. Sowohl Hansjörg Knecht (svp, AG) als auch Verkehrsministerin Sommaruga wiesen darauf hin, dass es mit der Motion auch bei automatisierten Kontrollen ohne direkten Einsatz der Polizei möglich wäre, festzustellen, ob dem Inhaber oder der Inhaberin dieses Autos der Führerschein entzogen wurde. Da das Fahrzeug allein aber keinen Rückschluss auf die Lenkerin oder den Lenker ermögliche (Stichwort Carsharing), könnte dies zu vielen Fehlalarmen führen.¹³

MOTION
DATUM: 16.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Olivier Français (fdp, VD) forderte den Bundesrat im Dezember 2020 auf, **vierrädrige Leichtmotorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bereits für 16-Jährige zuzulassen**. Damit würde die diesbezügliche Rechtslage mit derjenigen der meisten anderen europäischen Länder harmonisiert, wo meist ebenfalls ein Mindestalter von 16 Jahren gelte. Zudem würde auch die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht, da die vierrädrigen Fahrzeuge bei schlechtem Wetter standhafter seien als zweirädrige Fahrzeuge.

Der Bundesrat sprach sich gegen die Motion aus. Er befürchtete – ganz im Gegensatz zum Motionär –, dass mit dieser Entscheidung die Strassensicherheit abnehmen würde. Er führte in der Folge aus, dass den 16-Jährigen die Fahrpraxis für solche Fahrzeuge fehle und dass die so genannten «45er-Autos» ausserorts zu langsam seien, womit der Verkehrsfluss gebremst werde und es gar zu gefährlichen Überholmanövern komme.

Der Ständerat befasste sich in der Frühjahrsession 2021 mit dem Anliegen. Werner Salzmann (svp, BE) befürwortete das Anliegen der Motion, weil viele Jugendliche in Randregionen auf diese Fahrzeuge angewiesen seien, um beispielsweise am frühen Morgen «sicher, trocken und gesund» an ihren Ausbildungsort zu gelangen. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die Argumente des Bundesrates dargelegt hatte, sprach sich die kleine Kammer mit 28 zu 5 Stimmen bei 5 Enthaltungen deutlich für die Annahme der Motion aus.¹⁴

POSTULATDATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Rocco Cattaneo (fdp, TI) setzte sich mittels eines im Dezember 2019 eingereichten Postulates für ein **sicheres und schnelles Velo-Nationalstrassennetz zwischen den Agglomerationen** ein. Der Bundesrat solle in einer Machbarkeitsstudie insbesondere prüfen, welche Routen dafür in Frage kämen, wie die Zuständigkeit zwischen dem Bund und den Kantonen aufgeteilt wird, wie die Finanzierung aussehen könnte und welche Vorteile für die Umwelt erzielt werden könnten. Der Bundesrat zeigte sich bereit, die geforderte Studie zu erstellen. Das Postulat wurde jedoch von Benjamin Giezendanner (svp, AG) bekämpft und gelangte im Sommer 2021 in den Nationalrat. Dort führte Giezendanner aus, dass der Vorstoss zum einen überflüssig sei, da die Forderung des Postulats mit dem in einer Volksabstimmung bestätigten Beschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege bereits weitgehend erfüllt sei. Zum anderen sei der Vorstoss auch aus inhaltlichen Gründen abzulehnen, da die Planung, der Bau und der Betrieb von Fahrradnetzen in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden lägen und auch die Finanzierung eines solchen Velonetzes zwischen den Agglomerationen noch völlig unklar sei. Simonetta Sommaruga stimmte mit Benjamin Giezendanner überein, dass genau diese Fragen der Kompetenzen und der Finanzierung noch offen seien; gerade deshalb sollten sie in der geforderten Studie angegangen werden. Anschliessend nahm die grosse Kammer das Postulat mit 129 zu 49 Stimmen bei 11 Enthaltungen an, wobei alle ablehnenden Stimmen aus den Reihen der SVP-Fraktion stammten.¹⁵

MOTIONDATUM: 23.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im September 2019 reichte Olivier Feller (fdp, VD) eine Motion ein, mit welcher er eine Anpassung der Strassenverkehrsordnung forderte, damit **Blaulichtorganisationen im Einsatzfall das vereinzelt eingeführte nächtliche Tempolimit von 30 km/h überschreiten** dürfen. Feller legte dar, dass diese Temporeduktion ein grosses Problem für Polizei, Feuerwehr und Sanität darstelle. Dadurch liefen die Einsatzkräfte Gefahr, bei einer Übertretung des Limits angeklagt und «mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren und einem Entzug des Führerausweises für mindestens zwei Jahre bestraft» zu werden. Ausserdem könne die Einhaltung des Tempolimits Leben gefährden, wenn es dadurch zu einer Verlängerung des Einsatzes komme.

Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er anerkenne, dass es in manchen Situationen zu einem Dilemma kommen könne. Er erachte die starke Ausdehnung der Strafbefreiung ohne Prüfung jedoch nicht als das richtige Mittel. Vielmehr möchte er das Anliegen im Rahmen des von ihm unterstützten Postulats Aebischer (sp, BE; Po.19.4113) prüfen.

Die Motion wurde in der Herbstsession 2021 vom Nationalrat behandelt. Zu diesem Zeitpunkt war das angesprochene Postulat Aebischer bereits angenommen und erfüllt worden. Olivier Feller gab im Plenum zu bedenken, dass der Bericht in Erfüllung des Postulats zwar interessant sei, aber keinen Zeitplan für konkrete Massnahmen zu Gunsten der Blaulichtorganisationen enthalte. Verkehrsministerin Sommaruga plädierte noch immer für Ablehnung der Motion und begründete diese Haltung damit, dass der Bundesrat plane, das Problem im Rahmen der anstehenden Revision des Strassenverkehrsgesetzes anzugehen. Darin würden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, die beispielsweise die Mindeststrafe bei Raserdelikten abschaffen und den Rasertatbestand selber weniger strikt definieren würden. Dadurch erhielten die Vollzugsbehörden mehr Ermessensspielraum. Der Nationalrat schenkte den Argumenten der Bundesrätin jedoch mehrheitlich kein Gehör und nahm die Motion mit 172 zu 20 Stimmen deutlich an. Die Gegenstimmen stammten ausschliesslich von Mitgliedern der Grünen-Fraktion.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFTDATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer solle den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu

erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.

Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtabstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion.¹⁷

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.¹⁸

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die in der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes von 2017 aufgenommenen Regelungen betreffend den Sprachgebrauch im Flugverkehr seien in der Verordnung über den Flugsicherungsdienst nicht dem Willen des Parlamentes entsprechend umgesetzt worden: So müsse selbst bei nichtgewerbsmässigem Sichtflug auf Regionalflughäfen (etwa vom Segelflugzeug-Hobbypilot) seit Januar 2019 Englisch benützt werden, erklärte die Verkehrskommission des Nationalrates (KVF-NR). Das Parlament habe im Sommer 2017 zwar beschlossen, Englisch als Standardsprache im Flugverkehr vorzuschreiben, dem Bundesrat aber gleichzeitig die Kompetenz gegeben, für gewisse Bereiche Ausnahmen zu definieren. Die Verkehrskommission des Nationalrates fühlte sich nun vom Bundesrat missverstanden, weil dieser in der Verordnung keine Ausnahme für nichtgewerbsmässigen Sichtflug vorgesehen hatte. Die KVF-NR ersuchte mit ihrer Motion **«Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten»** den Bundesrat, die Verordnung über den Flugsicherungsdienst so zu ändern, dass die im Funkverkehr verwendete Sprache in Absprache mit den Luftraumnutzern vereinbart wird und der Funkverkehr für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug weiterhin in der ortsüblichen Landessprache stattfinden darf.

Bundesrätin Sommaruga verteidigte die Sprachregelung, als die Kommissionssmotion im September 2019 in der grossen Kammer behandelt wurde. Es gehe um ein kleines Fachvokabular, das auf Englisch beherrscht werden müsse, und wenn man fliegen könne – «das braucht ja schon ziemlich viel Grips» –, dann könne man auch noch fünfzig bis hundert Wörter auf Englisch lernen, befand die Magistratin. Demgegenüber sei es für die Flugsicherheit wirklich ein Gewinn, wenn der Funkverkehr einheitlich auf

Englisch geführt werde.

Die Nationalratsmitglieder sahen dies anders und folgten ihrer Kommission: Mit 138 zu 13 Stimmen (bei 23 Enthaltungen) wurde die Motion in der grossen Kammer angenommen. Eine Motion Jauslin (fdp, AG; Mo. 19.3286), die das gleiche bezweckt wie die Kommissionsmotion, war bis dahin im Rat noch nicht behandelt worden.¹⁹

MOTION

DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem in der Folge der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mit einer Änderung der Verordnung über den Flugsicherungsdienst auch für nichtgewerbsmässige Sichtflüge auf Regionalflughäfen Englisch als alleinige Sprache für den Funkverkehr eingeführt worden war, regte sich im Parlament Widerstand. Es sei unvertretbar, dass ein Segelflugschiff auf einem regionalen Flugplatz bei der Landung auf Englisch funken müsse, hatte die KVF-NR im Mai 2019 befunden und die Motion «Für den nichtgewerbsmässigen Sichtflug die Landessprachen nicht verbieten» eingereicht, die im September 2019 in der grossen Kammer angenommen wurde.

Die KVF-SR nahm sich im Oktober 2019 des Anliegens an und beantragte ihrem Rat einstimmig, die Motion anzunehmen.

Im Dezember 2019 verwies Bundesrätin Sommaruga im Ständerat zwar darauf, dass eine Abkehr von «English only» zu Lasten der Sicherheit im Flugbetrieb gehe, aber sie wehrte sich nicht mehr gegen die Anpassung der Flugsicherungsverordnung, worauf der Ständerat die Motion diskussionslos annahm.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Luftfahrtgesetzes** stand in der Sommersession 2021 auf dem Programm des Nationalrates. Mit der Revision wollte der Bundesrat zwei Sicherheitslücken schliessen sowie die Sprachenfrage beim Funken im nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr klären, welche durch die Motion 19.3531 der KVF-NR aufgeworfen worden war. Die grosse Kammer pflichtete der Formulierung des Bundesrates zu den unangemeldeten Alkoholtests im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei. Sie lehnte jedoch ein vereinfachtes Melderecht für Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ab. Dieses hätte es dem Fachpersonal erlaubt, dem BAZL einen Verdacht auf Untauglichkeit des Personals – beispielsweise durch eine Sucht oder eine psychische Krankheit – zu melden. Bundesrätin Sommaruga argumentierte hier vergeblich, dass ein solches Melderecht für die Sicherheit im Flugverkehr sehr entscheidend sei. Bei der Umsetzung der Motion 19.3531 der KVF-NR präzisierte die grosse Kammer den Entwurf des Bundesrates dahingehend, dass der Grundsatz «english only» ausschliesslich für den Flughafen Zürich angewendet werden soll. Bei allen anderen Flughäfen solle im nicht gewerbsmässigen Sichtflugverkehr neben Englisch auch in der jeweils vorherrschenden lokalen Amtssprache kommuniziert werden können. In der Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 13.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** widmete sich in der Herbstsession 2021 der **Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Die kleine Kammer folgte in der Frage der Sprachen, welche beim Funken verwendet werden dürfen, dem Nationalrat. Ebenso unbestritten war die Zustimmung zu stichprobenartigen Alkoholkontrollen beim Fluggesetz. Der dritte Punkt der Vorlage, das Melderecht für medizinisches Fachpersonal bei Zweifeln an der medizinischen Tauglichkeit der Pilotinnen und Piloten, gab im Rat am meisten zu reden. Hansjörg Knecht (svp, AG) erörterte für die Mehrheit der vorberatenden KVF-SR, dass es dem medizinischen Fachpersonal bereits heute möglich sei, sich innerhalb von 1-2 Wochen von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Weitergehende Massnahmen seien daher nicht notwendig. Minderheitssprecher Mathias Zopfi (gp, GL) widersprach diesem Votum. Für ihn war klar, dass Ärztinnen und Ärzte nicht zuerst noch von der Schweigepflicht entbunden werden sollen, bevor sie eine Meldung machen dürfen, die eventuell für die Sicherheit zahlreicher Passagiere eminent wichtig ist. Es sei unlogisch, eine solche Hürde ins Gesetz einzubauen. Er bat daher, seiner Minderheit und damit der Version des Bundesrates zu folgen. Bundesrätin Sommaruga schloss sich den Worten von Zopfi an und bat den Rat eindringlich, der Minderheit zu folgen. Diese Voten überzeugten die kleine Kammer, sie stimmte dem Minderheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen zu. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage mit 41 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung an.²²

1) AB NR, 2019, S. 46

2) AB NR, 2019, S. 725 ff.

- 3) AB NR, 2019, S. 840 f.
- 4) AB NR, 2019, S. 1533
- 5) AB NR, 2019, S. 1529
- 6) AB NR, 2019, S. 1530
- 7) AB NR, 2019, S. 1712 f.
- 8) AB NR, 2019, S. 1718 f.
- 9) AB NR, 2019, S. 1710 f.
- 10) AB SR, 2019, S. 1076 f.
- 11) AB SR, 2020, S. 147 f.
- 12) AB SR, 2020, S. 151 f.
- 13) AB SR, 2020, S. 319 f.
- 14) AB SR, 2021, S. 277 f.
- 15) AB NR, 2021, S. 1424
- 16) AB NR, 2021, S. 1849 f.
- 17) AB SR, 2021, S. 988 ff.
- 18) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19
- 19) AB NR, 2019, S.1516 ff.
- 20) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19
- 21) AB NR, 2021, S. 1024 ff.
- 22) AB SR, 2021, S. 766 ff.