

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrssicherheit
Akteure	Wasserfallen, Christian (fdp/plr, BE) NR/CN
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
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, 2010 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
SVG	Strassenverkehrsgesetz

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

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.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 18.01.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Januar 2021 beschäftigte sich die KVF-NR mit der **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»**. Sie hatte davor von den Ergebnissen der Vernehmlassung Kenntnis genommen. Die Teilnehmenden (beispielsweise Parteien, Kantone und Verbände) hatten dabei ganz unterschiedlich auf die Vorlage reagiert; circa die Hälfte sprach sich für die Umsetzung aus, die andere Hälfte dagegen. Trotz dieses uneinheitlichen Verdikts hielt die Kommissionsmehrheit an ihrem Entwurf zur Revision des SVG in Umsetzung der Standesinitiative fest. Die Mehrheit der Kommission war der Ansicht, dass mit dieser Revision die Sicherheitslage auf den Transitstrassen im Alpengebiet verbessert wird, indem für schwere Motorwagen «eine Ausrüstungspflicht für unfallvermindernde Assistenzsysteme gelten soll». Diese Pflicht trete fünf Jahre, nachdem ein solches System für obligatorisch erklärt worden war, in Kraft. Für bestimmte Fahrten im Inland könne eine längere Frist vorgesehen werden. Eine Minderheit Wasserfallen (fdp, BE) beantragte Nichteintreten. Für sie bestand kein Bedarf, das SVG anzupassen. Zudem befürchtete die Minderheit, dass sich die Nachrüstung der Fahrzeuge negativ auf das Transportgewerbe auswirken würde. Eine weitere Minderheit Schaffner (glp, ZH) wollte auf das Geschäft eintreten, lehnte jedoch die Fristverlängerung für bestimmte Fahrten im Inland aus Gründen der Rechtsgleichheit ab.²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 hatte sich der Bundesrat für den Entwurf der KVF-NR zur **Umsetzung der Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»** ausgesprochen, hatte aber vorgeschlagen, einen Passus zu streichen, welcher für inländische Fahrten eine längere Frist für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen vorsieht. Eine solche Sonderbehandlung für Inlandfahrten stehe in Widerspruch zum Landverkehrsabkommen mit der EU. Er schloss sich mit dieser Haltung der Minderheit Schaffner (glp, ZH) an.

In der Sommersession 2021 befasste sich der Nationalrat mit dem Geschäft und führte eine intensive Debatte darüber. Kommissionssprecher Romano (mitte, TI) stellte den Sicherheitsaspekt ins Zentrum seiner Ausführungen. Mit der neuen Regelung würden die Fahrten über die vier Transitachsen – Gotthard, San Bernardino, Simplon und Grosser Sankt Bernhard – sowie auch die Fahrten auf den Zufahrtsstrassen zu diesen Übergängen sicherer. Die von der Kommission vorgesehene Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte begründete Romano mit der Versorgungssicherheit bestimmter Regionen, namentlich der Südschweiz und des Wallis. Christian Wasserfallen (fdp, BE), als Vertreter des Minderheitsantrags auf Nichteintreten, und Barbara Schaffner sahen die Lage anders. Zum einen «ritze» die Vorlage am Landverkehrsabkommen mit der EU, zum anderen gebe es mit der geplanten längeren Frist für Transporte im Wallis und der Südschweiz eine innerschweizerische Diskriminierung. Seitens SP erläuterte Jon Pult (sp, GR), dass seine Partei die Vorlage der Kommissionsmehrheit unterstütze. Der Antrag Schaffner auf Aufhebung der Ausnahmeregelung sei eigentlich richtig, die SP lehne ihn aber aus taktischen Gründen ab, um hier eine mehrheitsfähige Vorlage zu finden.

Anschliessend wurde über die beiden Minderheiten abgestimmt. Weder die Minderheit Wasserfallen auf Nichteintreten, noch der Antrag Schaffner und des Bundesrates auf Streichung der Sonderregelung für den inländischen Transitverkehr fanden eine Mehrheit. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage mit 112 zu 77 Stimmen angenommen. Die FDP.Libérale-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.³

Umweltschutz

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO2 adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoit de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement. ⁴

1) AB NR, 2012, S. 939

2) BBI 2021, 135; Medienmitteilung KVF-NR vom 18.1.21

3) AB NR, 2021, S. 1031 ff.; BBI 2021, 530

4) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.