

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrssicherheit
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Motion
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

Ackermann, Nadja
Benteli, Marianne
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Nadja; Benteli, Marianne; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrssicherheit, Motion, 1991 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Strafrecht	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Luftfahrt	10
Sozialpolitik	12
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	12
Suchtmittel	12

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen

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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Strafrecht

MOTION
DATUM: 08.09.2014
NADJA ACKERMANN

Die Blendung mit **Laserpointern** erhält keine eigene Strafnorm. Entgegen dem Nationalrat sprach sich die kleine Kammer gegen eine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats aus. In Übereinstimmung mit dem Bundesrat sah der Ständerat keine Strafbarkeitslücke. Zudem würde zurzeit ein Bundesgesetz über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Schall, das die Gefährdung durch Laserpointer miteinschliesse, ausgearbeitet.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

MOTION
DATUM: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine im März 2013 eingereichte Motion Tornare (sp, GE) verlangte ein **Winterpneuobligatorium**. In seiner Stellungnahme vom Mai 2013 hielt der Bundesrat fest, dass auch mit den bestehenden Regelungen gebüsst werden kann, wer auf winterlicher Fahrbahn mit Sommerreifen den Verkehr gefährdet oder einen Unfall verursacht. Die Verkehrssicherheit könne mit einem expliziten Obligatorium kaum erhöht werden. Der Bundesrat empfahl die Motion deshalb zur Ablehnung. Der Nationalrat folgte diesem Antrag in der Frühjahrsession 2015 und lehnte die Motion am 12. März mit 133 zu 50 Stimmen (bei 8 Enthaltungen) ab.²

Strassenverkehr

Le Conseil national a rejeté la motion Fischer (prd, AG) concernant le contrôle des limitations de vitesse. Ce texte proposait au Conseil fédéral une modification des ordonnances y relatives afin que les conducteurs pris en faute ne puissent être punis que si les contrôles ont été effectués avec des appareils homologués officiellement. La grande chambre a suivi l'argumentation du gouvernement, qui a estimé qu'une telle mesure impliquerait qu'une personne prise en flagrant délit de dépassement massif des limitations pourrait ne pas être punie. De plus, il fut considéré que cela empiéterait sur les compétences cantonales en matière de procédure pénale.³

MOTION
DATUM: 11.03.1991
SERGE TERRIBILINI

MOTION
DATUM: 10.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le problème de l'alcoolisme au volant a d'ailleurs préoccupé le parlement. Dans un premier temps, la petite chambre a refusé la motion Seiler (udc, SH; Mo. 91.3289) qui demandait que des sanctions plus graves qu'aujourd'hui soient infligées aux automobilistes conduisant sous l'effet de l'alcool. Elle a estimé que, si de telles mesures étaient effectivement souhaitables, le texte proposé était par trop détaillé. Par contre, elle a transmis comme postulat la motion Bühler (prd, LU; Mo. 92.3399) qui demande de prolonger la durée du retrait de permis pour conduite en état d'ébriété, celle-ci pouvant être de dix ans pour certains récidivistes. Les sénateurs ont encore rejeté la motion Weber (adi, ZH; Mo. 91.3325) qui exigeait un abaissement du taux d'alcoolémie autorisé de 0.8 à 0.5 pour mille, estimant qu'une telle disposition manquerait d'efficacité, et qu'il valait mieux attendre une harmonisation au niveau européen en ce domaine. Le **Conseil national**, pour sa part, **a accepté la première partie de la motion Gonseth** (pe, BL; Mo. 92.3102) **demandant** l'élaboration rapide de bases légales permettant des **contrôles systématiques à l'éthylomètre** sur les conducteurs.⁴

MOTION

DATUM: 20.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Ständerat überwies eine im Vorjahr von der grossen Kammer gebilligte Motion Giezendanner (svp, AG), welche zur **Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse** neben dem Eidgenössischen Gefahrentgutinspektorat auch private Unternehmen zur Prüfung von diesbezüglichen Behältern zulassen will. Der Nationalrat stimmte einer in die gleiche Richtung zielenden Motion Theiler (fdp, LU) (06.3470) zu. Abgeschrieben wurden zudem die Motionen Borer (svp, SO) (04.3190), Aufhebung des Reklameverbots, und Amstutz (svp, BE) (04.3463), öffentliches Raserregister.⁵

MOTION

DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Suite à une série d'accidents survenus en début d'année sur le col du Simplon et impliquant des poids lourds, le Conseil des Etats a approuvé une motion René Imoberdorf (pdc, VS) chargeant le Conseil fédéral de prendre des mesures afin de renforcer la **sécurité routière dans les régions de montagne**. Le gouvernement est notamment invité à édicter des normes techniques plus strictes pour les poids lourds (en particulier, concernant les freins) et renforcer les contrôles. Le Conseil national a pour sa part transmis au Conseil fédéral un postulat Roberto Schmidt (pdc, VS) (08.3007) allant dans le même sens.⁶

MOTION

DATUM: 28.04.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'inverse du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a rejeté de justesse, par 77 voix contre 76, une motion du sénateur René Imoberdorf (pdc, VS) visant à renforcer la **sécurité routière dans les régions de montagne**, notamment par l'édiction de normes techniques plus strictes pour les poids lourds et des contrôles plus fréquents. Suivant la majorité de sa CTT, le plénum a jugé les prescriptions existantes suffisamment sévères et l'intensité des contrôles satisfaisante.⁷

MOTION

DATUM: 03.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la polémique suscitée par une série de courses sauvages à l'issue fatale, le Conseil national a débattu plusieurs propositions visant à **durcir la lutte contre les chauffards**. La chambre basse a ainsi adopté, par 89 voix contre 86, une motion Philipp Müller (plr, AG) chargeant le Conseil fédéral de présenter un projet de base légale permettant d'obliger les auteurs d'excès vitesse récidivistes à équiper à leur frais leur véhicule d'un enregistreur de données (« boîte noire ») et à transmettre périodiquement ces données aux autorités cantonales compétentes pour contrôle et, le cas échéant, sanction. Les députés ont en revanche refusé de rendre obligatoires de telles « boîtes noires » pour les véhicules des conducteurs âgés de 18 à 25 ans et de durcir des sanctions pénales et administratives à l'égard des auteurs d'excès de vitesse. Enfin, la majorité bourgeoise du Conseil national n'a pas souhaité interdire les services avertissant les automobilistes des contrôles policiers et permettant ainsi aux chauffards d'échapper aux sanctions, rejetant une motion Widmer (ps, LU) (08.3811) en ce sens, par 105 voix contre 77.⁸

MOTION

DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 108 voix contre 63, une motion Messmer (plr, TG) chargeant le Conseil fédéral de **réviser l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers** (OETV) afin de remplacer l'actuel contrôle général annuel par un contrôle général tous les quatre à cinq ans et un contrôle annuel limité à la sécurité pour les voitures automobiles lourdes, ainsi que la possibilité de déléguer ces contrôles à des garages privés au bénéfice d'une licence à cet effet.⁹

MOTION

DATUM: 10.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Contrairement au Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a tacitement rejeté la motion Philipp Müller (plr, AG) visant à obliger les auteurs d'excès vitesse récidivistes à équiper à leur frais leur véhicule d'un enregistreur de données du type « **boîte noire** » et à transmettre périodiquement ces données aux autorités cantonales compétentes pour contrôle et, le cas échéant, sanction. Les sénateurs ont ainsi suivi leur CTT, qui a jugé les mesures proposées excessives et difficilement applicables, notamment par rapport au programme Via Sicura qui prévoit également le recours à de telles boîtes noires, mais dans des conditions clairement délimitées.¹⁰

MOTION
DATUM: 10.03.2010
NICOLAS FREYMOND

Contrairement au Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a rejeté, par 33 voix contre 5, la motion Messmer (plr, TG) visant à réviser l'ordonnance concernant les **exigences techniques requises pour les véhicules routiers** de sorte à remplacer l'actuel contrôle général annuel par un contrôle général tous les quatre à cinq ans et un contrôle annuel limité à la sécurité pour les voitures automobiles lourdes. Les sénateurs ont suivi leur CTT, laquelle a estimé que, compte tenu du nombre élevé de défaillances en matière de sécurité constatées chaque année, le maintien du contrôle annuel était nécessaire.¹¹

MOTION
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Ebenfalls im Nationalrat angenommen wurde eine Motion Schenk (svp, BE). Der Motionär fordert darin eine **Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für zweiachsige Gesellschaftswagen**. In seiner Antwort wies der Bundesrat darauf hin, dass ein höheres Gewicht pro Achse Schäden an der Infrastruktur verursachen könne und diese von der Allgemeinheit bezahlt werden müssten. Der Bundesrat beantragte deshalb die Ablehnung der Motion. Der Nationalrat nahm sie an, der Ständerat verwarf sie jedoch im Dezember des Berichtjahres.¹²

MOTION
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Um die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen, verlangte eine Motion Glättli (gp, ZH) eine rote **Einfärbung von Radstreifen bei Gefahrenstellen**. Der Bundesrat soll die Signalisationsverordnung so anpassen, dass eine teilweise rote Einfärbung von Radstreifen an gefährlichen Stellen ohne besondere Bewilligung des Bundesamtes für Strassen realisiert werden kann. Der Bundesrat anerkannte die erfolgversprechenden Versuche der Stadt Zürich und bekundete seine Bereitschaft, die Verordnung entsprechend zu ändern. Der Nationalrat nahm die Motion im Juni gegen den Widerstand der SVP und Teilen von FDP und CVP knapp an, der Ständerat im Dezember diskussionslos.¹³

MOTION
DATUM: 13.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die im Juni von der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-NR) eingereichte Motion **Elektromobilität (Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung)** beauftragt den Bundesrat, einen Masterplan für die beschleunigte Marktdurchdringung des elektrisch motorisierten Individualverkehrs zu erarbeiten. Dabei soll das Augenmerk vor allem auf die Bedarfsplanung, die Grundlagenforschung und die Vorbildfunktion des Bundes gelegt werden. Die Regierung soll weitere Möglichkeiten zur Deckung des Strombedarfs des Mobilitätssektors gemäss Energiestrategie 2050 aufzeigen und wo notwendig Pilotprojekte lancieren. Der Bundesrat begrüßte das Vorhaben, da es seine diesbezüglichen Bestrebungen politisch besser abstütze. National- und Ständerat nahmen den Vorstoss an.¹⁴

MOTION
DATUM: 13.06.2013
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates forderte **Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen**. Während E-Bikes mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern und einer Tretunterstützung bis maximal 25 Stundenkilometern bereits den Fahrrädern gleichgestellt sind, fehlt für gleich schnelle, aber technisch den Motorrädern zugehörige Fahrzeuge eine entsprechende Regelung. Elektrisch betriebene Kleinmotorräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern und einer Tretunterstützung bis maximal 25 Stundenkilometern sowie mit einer Höchstbreite von einem Meter und einer Motorenleistung von maximal 2 Kilowatt sollen neu den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt und von der periodischen Nachprüfungspflicht für Motorfahrzeuge ausgenommen werden. Der Nationalrat folgte dem Antrag von Bundesrat und Kommission und nahm die Motion am 4. März an. Der Ständerat überwies die Motion am 13. Juni des Berichtjahres.¹⁵

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.¹⁶

MOTION
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neulenkende 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.¹⁷

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.¹⁸

MOTION
DATUM: 13.06.2016
NIKLAUS BIERI

Nachdem beide Räte die Motion Derder (fdp, VD) **„Rennen mit Elektrofahrzeugen in der Schweiz bewilligen“** angenommen hatten, beschloss der Bundesrat am 18. Dezember 2015 im Zusammenhang mit der Änderung der Verkehrsregelnverordnung, Rundstreckenrennen mit Elektromotorfahrzeugen im Rahmen der Formel-E-Meisterschaften zuzulassen und die dafür nötige Ausnahmebewilligung zu erteilen. Die Änderung trat per 1. April 2016 in Kraft. Im Juni 2016 schrieben die Räte die Motion ab.¹⁹

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 kontierte 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.²⁰

MOTION

DATUM: 21.09.2016
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Gschwind (cvp, JU) stürzte 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.²¹

MOTION

DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Im Oktober 2016 hatte der Bundesrat die Verkehrsregelverordnung so geändert, dass bezüglich der **Promillegrenzwerte für nichtdiensthabendes Personal der Rettungsdienste** dieselben Werte gelten wie für Privatpersonen. Die Änderung trat per 1. Januar 2017 in Kraft, so dass der Bundesrat im März 2017 dem Parlament die Abschreibung der Motion Guhl (bdp, AG) beantragte, mit welcher die Verordnungsänderung angestossen worden war. Die Räte folgten diesem Antrag im Juni 2017.²²

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 Alkoholwegfahrsperren 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.²³

MOTION

DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die **Anpassungen** an der **Via sicura**, gefordert von einer Motion der KVF-SR und angenommen im Ständerat, wurden im Februar 2018 im Nationalrat behandelt. Die KVF-NR stimmte der Annahme der Motion mehrheitlich zu, eine Minderheit Rytz (gp, BE) beantragte ihre Ablehnung und eine Minderheit Guhl (bdp, AG) wollte den dritten Punkt der Motion – den Verzicht auf Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren – aus der Motion streichen. Nationalrat Guhl kritisierte, dass der Evaluationsbericht zu den Via sicura-Massnahmen den Verzicht auf die noch nicht eingeführten Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren empfehle, obwohl die Wirkung einer noch nicht eingeführten Massnahme kaum evaluiert werden könne. Obschon sich die Ratslinke mit Verweis auf die Verkehrssicherheit gegen Anpassungen an der Via sicura wehrte, nahm der Rat die Motion mit 126 zu 52 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) gegen den Minderheitsantrag Rytz an und lehnte den Minderheitsantrag Guhl mit 112 zu 73 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) deutlich ab.²⁴

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion wollte Nationalrat Burkart (fdp, AG) den Anstoss geben, das **Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen** und Autostrassen zu **erlauben**. Der Motionär schlug vor, nur das Vorbeifahren zu erlauben und das Überholen auf der rechten Spur weiterhin zu verbieten. Es gelte, eine verständliche Unterscheidung zwischen Vorbeifahren und Überholen zu schaffen; damit würde die bereits bestehende Unsicherheit vieler Verkehrsteilnehmenden bezüglich des Rechtsvorbeifahrens beseitigt. Mit dem erlaubten Vorbeifahren auf der rechten Spur könnte die Verkehrskapazität der Nationalstrassen um 5 bis 10 Prozent erhöht werden, zitierte Nationalrat Burkart eine Studie der EPFL Lausanne. Im Nationalrat gab es zwar Stimmen, welche vor einer Rechtsunsicherheit warnten und die Verkehrssicherheit gefährdet sahen, das Plenum nahm die Motion aber im Februar 2018 mit 145 zu 37 Stimmen (9 Enthaltungen) an, wobei die Gegenstimmen nur aus den Fraktionen der SP und der Grünen stammten.²⁵

MOTION
DATUM: 05.03.2018
NIKLAUS BIERI

Mit einer Motion verlangte Ständerat Caroni (fdp, AR) **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und insbesondere mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerschein-Entzügen. 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.²⁶

MOTION
DATUM: 08.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrat Lukas Reimann (svp, SG), welche die **Anerkennung von Nafta-Standards bei Personenwagen** im Import bezweckte, fand in der grossen Kammer keine Mehrheit. Der Motionär beklagte eine übermässige Bürokratie beim Import von Personenwagen aus den Nafta-Staaten, obwohl diese Fahrzeuge den EU-Standards in der Regel genügten. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme jedoch fest, dass sich die Standards von Nafta und EU hinsichtlich der Sicherheit durchaus unterscheiden und auf einen zusätzlichen Nachweis für Nafta-Importe nicht verzichtet werden könne. Im März 2018 lehnte der Nationalrat die Motion mit 73 gegen 119 Stimmen (1 Enthaltung) ab.²⁷

MOTION
DATUM: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Im April 2018 äusserte sich die KVF-SR zur Motion Burkart (fdp, AG) „**Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben**“. Die Kommission empfahl ihrem Rat mit 7 zu 4 Stimmen (2 Enthaltungen), die Motion abzulehnen. Rechtsvorbeifahren sei gemäss geltendem Recht auf Einspurstrecken, Beschleunigungsstreifen und beim Kolonnenfahren bereits legal, darüber hinaus sei jedoch zu befürchten, dass der Verkehrsfluss nicht verbessert und die Unfallgefahr vergrössert werde. Eine Kommissionsminderheit Wicki (fdp, NW) empfahl die Motion zur Annahme.²⁸

MOTION
DATUM: 28.05.2018
NIKLAUS BIERI

Weil die Motion der KVF-SR bezüglich Anpassungen der Via sicura (17.3632) im Februar 2018 angenommen worden war, beantragte die KVF-SR ihrem Rat, die Motion Gschwind (cvp, JU) «**Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen**» abzulehnen. Die Anliegen seien mit der angenommenen Kommissionsmotion hinreichend erfüllt. Ohne Einwände folgte die kleine Kammer den Anträgen von Kommission und Bundesrat und lehnte die Motion Gschwind ab.²⁹

MOTION
DATUM: 13.06.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem sich die Kommissionsmehrheit der KVF-SR gegen die Motion Burkart (fdp, AG) «**Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlauben**» ausgesprochen hatte, setzte sich eine Minderheit Wicki (fdp, NW) für die Motion ein. Ständerat Wicki beschwor im Rat die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, jedes Mittel zu ergreifen, welches möglicherweise die Anzahl Stautunden reduzieren könnte. Zudem behebe das Erlauben des Rechtsvorbeifahrens gerade eine Rechtsunsicherheit, statt, wie von der Kommissionsmehrheit befürchtet, eine solche zu schaffen. Nach mehreren engagierten Voten nahm der Ständerat die Motion schliesslich mit 30 zu 8 Stimmen (1 Enthaltung) an.³⁰

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.³¹

MOTION
DATUM: 15.06.2018
NIKLAUS BIERI

Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen wollte Nationalrat Philippe Nantermod (fdp, VS) und reichte im März 2018 eine diesbezügliche Motion ein. Es ging dabei um ein Anliegen von Baufirmen: Wer ein Arbeitsfahrzeug auf eine Baustelle fährt, soll diesem einen Personenwagen anhängen dürfen, um damit von der Baustelle wegzufahren. Dies sei momentan nicht erlaubt, obschon die entsprechenden Anhängervorrichtungen und Sicherheitsnachweise eigentlich vorhanden seien, monierte der Motionär. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat nahm sie im Juni 2018 diskussionslos an.³²

MOTION
DATUM: 11.09.2018
NIKLAUS BIERI

Die Motion Caroni (fdp, AR) für **fairere Verfahren im Strassenverkehr** und mehr Rechtsstaatlichkeit bei Führerschein-Entzügen war auch in der grossen Kammer nicht umstritten: Der Nationalrat nahm die Motion im September 2018 stillschweigend an, nachdem der Ständerat die Motion im März 2018 gutgeheissen hatte.³³

MOTION
DATUM: 28.11.2018
NIKLAUS BIERI

Auch im Ständerat war das Anliegen von Motionär Nantermod (fdp, VS) nicht umstritten: Diskussionslos nahm die kleine Kammer in der Wintersession 2018 die Motion an, welche die **Zulassung von Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen** beabsichtigte.³⁴

MOTION
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mittels Motion wollte Nationalrat Reynard (sp, VS) eine **Aktualisierung des Konzepts zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen** erreichen. Dabei waren dem Motionär die folgenden Punkte wichtig: Der Bundesrat sollte Bericht erstatten über den Fortschritt bei der Inbetriebnahme der Kontrollzentren, sowie Vorschläge für die Inbetriebnahme zusätzlicher Zentren unterbreiten und die schnellstmögliche Inbetriebnahme eines Kontrollzentrums im Tessin forcieren. Zudem sollten die mobilen Kontrollen intensiviert und ihre Effektivität analysiert werden. In das Konzept aufgenommen werden sollte gemäss dem Motionär auch eine Strategie zur verschärften Kontrolle von Auspuffanlagen. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass der Bund die kantonalen Polizeikörper mit Massnahmen unterstütze, welche die vom Motionär gewünschte Wirkung hätten. Die Mehrheit im Nationalrat teilte diese Sicht und lehnte die Motion im März 2019 mit 123 zu 66 Stimmen (keine Enthaltungen) ab.³⁵

MOTION
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

«**Nein zur doppelten Strafe für Berufsfahrer und Berufsfahrerinnen!**» überschrieb Edith Graf-Litscher (sp, TG) ihre Motion vom Juni 2017 und verlangte eine Anpassung von Strassenverkehrsgesetz und Verkehrszulassungsverordnung, mit dem Ziel, dass die zuständigen Behörden bei Fahrausweisentzügen bei Berufsfahrerinnen und Berufsfahrern die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene differenzieren können. Die Motionärin sah Berufsfahrerinnen und -fahrer bei einem Ausweisentzug doppelt bestraft: Sie fand, das persönliche Verschulden sei wie im Strafrecht zu gewichten. In seiner Stellungnahme vom August 2017 hielt der Bundesrat fest, die Behörden würden das Verschulden bereits bei der geltenden Regelung berücksichtigen

und könnten auch die Dauer eines Ausweisentzuges für verschiedene Fahrzeugkategorien differenzieren. Er erachtete deshalb die Forderungen als erfüllt und beantragte eine Ablehnung der Motion. Im Nationalrat, der die Motion im Juni 2019 traktandiert hatte, wurde die Motion aber mit 165 zu 15 Stimmen (bei 10 Enthaltungen) überaus deutlich angenommen.³⁶

MOTION

DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Motion «**Differenzierter Führerausweisentzug**» 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 Ausweisentzug 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.³⁷

MOTION

DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Eine im Juni 2019 eingereichte Motion von Ständerat Martin Schmid (fdp, GR) verlangte die **Anpassung der gesetzlichen Grundlage für das E-Bike** dahingehend, dass auch Jugendliche ab 12 Jahren ohne Ausweis E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer fahren dürfen. Die geltende Regelung erlaubt dies ab 14 Jahren mit Mofa-Ausweis respektive ab 16 Jahren ohne Ausweis. Weil etwa in Deutschland und Österreich kein Ausweis nötig sei, sieht der Motionär die Schweiz im Nachteil: So könnten beispielsweise Touristen in der Schweiz keine E-Bike-Angebote nutzen, wenn sie Kinder unter 16 Jahren ohne Mofaausweis dabei hätten.

Der Bundesrat verwies in seiner Stellungnahme auf die Unfallstatistik und beantragte die Ablehnung der Motion. Sie wurde im September 2019 im Ständerat traktandiert. Stattdessen fand aber ein Ordnungsantrag Wicki (fdp, NW) für die Zuweisung der Motion an die zuständige Kommission Gehör: Mit der Vorprüfung könne die Kommission die Sicherheitsbedenken des Bundesrates prüfen, allenfalls weitere Studien konsultieren und diese «für den Tourismus sehr wichtige Motion» (Wicki) gut aufgleisen. Der Motionär erklärte sein Einverständnis mit der Zuweisung an die Kommission und der Rat stimmte dem Ordnungsantrag oppositionslos zu.³⁸

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.³⁹

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.⁴⁰

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).⁴¹

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.⁴²

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 Orteingang 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.⁴³

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.⁴⁴

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.⁴⁵

Luftfahrt

MOTION
DATUM: 18.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im März 2018 hatte Nationalrat Candinas (cvp, GR) eine Motion bezüglich **Sicherheit und Ordnung beim Betrieb von Drohnen** eingereicht. Er wollte damit den Bundesrat beauftragen, die für die Sicherheit im Luftverkehr notwendigen Grundlagen zu schaffen. Der Motionär forderte ausserdem die Gewährleistung von ausreichenden Mitteln für die Aufsichtsbehörden sowie die Beibehaltung der unterschiedlichen Behandlung von Drohnen und klassischen Fluggeräten, insbesondere Modellflugzeugen.

Der Bundesrat drückte in seiner Stellungnahme Verständnis für das Anliegen aus und verwies auf Anstrengungen, die bereits unternommen würden. So unterstützte das BAZL etwa den Flugsicherheitsdienst Skyguide bei der Erstellung eines sogenannten U-Spaces (Urban Space), welcher die digitalisierte Führung im Luftraum erlaube. Die Schweiz habe in diesem Bereich europaweit eine Pionierrolle inne, welche der Bundesrat erhalten wolle. Mit dieser Absichtserklärung beantragte der Bundesrat die Annahme der Motion, der Nationalrat folgte dem Antrag im Juni 2018 stillschweigend.⁴⁶

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 Hêche (sp, JU) und Bundesrätin Leuthard winkte auch die kleine Kammer die Motion ohne weitere Wortmeldung durch.⁴⁷

MOTION
DATUM: 28.09.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 verlangte, die **strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen** sei **an den Bund zu übertragen**. Das Luftfahrtgesetz sei dahingehend anzupassen, dass nicht nur wie bis anhin die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen der Bundesstrafgerichtsbarkeit unterstehen, sondern alle strafbaren Handlungen, die im Zusammenhang mit Flugunfällen oder schweren Vorfällen stehen. Insbesondere strafbare Handlungen des Flugsicherungspersonals unterstehen bisher der Zuständigkeit der Kantone. Weil Verfahren selten seien und den verschiedenen involvierten Behörden die Expertise fehle, sei die Zusammenführung der Zuständigkeit beim Bund von Vorteil, argumentierte Martin Candinas.
Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat folgte dem Antrag im September 2018 stillschweigend.⁴⁸

MOTION
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2019 nahm die kleine Kammer oppositions- und diskussionslos eine Motion Candinas (cvp, GR) an, welche die **strafrechtliche Zuständigkeit bei Flugunfällen an den Bund übertragen** will. Das Bundesstrafgericht soll zukünftig bei allen strafbaren Handlungen, die im Zusammenhang mit Flugunfällen oder anderen schweren Vorfällen im Flugverkehr stehen, zuständig sein.
Der Bundesrat hatte zwar die Annahme der Motion beantragt aber auch der Nationalrat hatte dem Anliegen 2018 bereits oppositionslos zugestimmt.⁴⁹

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 Kommissionsmotion 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.⁵⁰

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 Segelflugpilot 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.⁵¹

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Suchtmittel

MOTION
DATUM: 30.09.1991
MARIANNE BENTELI

Aufgrund der hohen Anzahl von Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss reichte Ständerätin Weber (Idu, ZH) eine **Motion** ein, mit welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, die **Blutalkoholgrenze** für die Beurteilung des Fahrens in angetrunkenem Zustand **von 0.8 auf 0.5 Promille zu senken**.⁵²

MOTION
DATUM: 09.10.1992
MARIANNE BENTELI

Recht knapp wurden im Ständerat zwei Motionen (Seiler, svp, SH; Mo. 91.3289 und Weber, Idu, ZH; Mo. 91.3325) abgelehnt, welche ein **verschärftes Strafmass für Fahren in angetrunkenem Zustand** bzw. die Absenkung des Alkoholpromille-Grenzwerts auf 0,5 Promille verlangten. In beiden Fällen hatte der Bundesrat Umwandlung in ein Postulat beantragt, ein Ansinnen, dem sich die Motionäre angesichts der hohen Anzahl von Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss nicht anschliessen konnten. Hingegen **war der Bundesrat bereit, eine Motion** Gonseth (gp, BL), welche **systematische Atemluftkontrollen** verlangt, zumindest teilweise anzunehmen, worauf der Nationalrat den unbestrittenen Teil des Vorstosses überwies (Mo. 92.3102).⁵³

MOTION
DATUM: 17.06.1993
MARIANNE BENTELI

Wie vor ihm bereits der Nationalrat, **überwies** auch **der Ständerat** nach kurzer Diskussion den unbestrittenen Teil einer **Motion** Gonseth (gp, BL), welcher verlangt, dass zur Verminderung der alkoholbedingten Opfer des Strassenverkehrs so rasch als möglich die gesetzlichen Grundlagen zur Durchführung systematischer Atemluftkontrollen geschaffen werden.⁵⁴

MOTION
DATUM: 05.06.1996
MARIANNE BENTELI

Der Nationalrat nahm gegen den Willen des Bundesrates eine **Motion** Bortoluzzi (svp, ZH) an, die verlangt, dass bei der Erteilung eines **Lernfahrausweises** die Bewerber auf eine **allfällige Suchtmittelabhängigkeit** untersucht werden. Bundesrat Koller hätte die Diskussion lieber im Rahmen der anstehenden Revision des Strassenverkehrsgesetzes geführt, weshalb er eine Umwandlung in ein Postulat beantragt hatte.⁵⁵

1) AB NR, 2014, S. 646 f.; AB SR, 2014, S. 720

2) AB NR, 2015, Anhang 11556; AB NR, 2015, S. 419f.

3) BO CN, 1991, p. 391 s.

4) BO CE, 1992, p. 1233 s.; BO CE, 1992, p. 41 s.; BO CE, 1992, p. 42 ss.; BO CN, 1992, p. 2158; presse du 30.1.92.

5) AB NR, 2005, S. 1509; AB SR, 2006, S. 171; AB NR, 2006, S. 2028 und Beilagen V, S. 243; AB NR, 2006, S. 1131 und 1590 sowie Beilagen IV, S. 134 f.

6) BO CE, 2008, p. 459 s.; Lib., 10.5.08; BO CN, 2008, p. 1007.

7) BO CN, 2009, p. 669 ss.

8) BO CN, 2009, p. 1010 ss.; presse des 10 et 11.6.09.

9) BO CN, 2009, p. 1048 s.

10) BO CE, 2010, p. 183 s.

11) BO CE, 2010, p. 174 ss.

12) AB NR, 2012, S. 940, AB SR, 2012, S. 1225.

13) AB NR, 2012, S. 1206, AB SR, 2012, S. 1226.

14) AB NR, 2012, S.1616, AB SR, 2012, S. 1243.

15) AB NR, 2013, S. 18; AB SR, 2013, S. 543.

- 16) AB NR, 2013, S. 1732.
- 17) AB SR, 2014, S. 341 f.
- 18) AB SR, 2015, S. 201 f.
- 19) Medienmitteilung ASTRA
- 20) AB NR, 2015, S. 1543 f.; AB SR, 2016, S. 494 f.
- 21) AB NR, 2016, S. 1475 f.
- 22) BBl, 2017, S. 2865 ff.
- 23) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
- 24) AB NR, 2018, S. 54 ff.; TG, 27.2.18; LMD, 28.2.18
- 25) AB NR, 2018, S. 59 f.
- 26) AB SR, 2018, S. 96.
- 27) AB NR, 2018, S. 315 f.
- 28) Kommissionsbericht KVF-SR vom 9.4.18
- 29) AB SR, 2018, S. 277 f.; Bericht der KVF-SR vom 9.4.18
- 30) AB SR, 2018, S. 553 ff.
- 31) AB SR, 2018, S. 567 f.
- 32) AB NR, 2018, S. 1152
- 33) AB NR, 2018, S. 1234
- 34) AB SR, 2018, S. 864
- 35) AB NR, 2019, S. 61 f.
- 36) AB NR, 2019, S. 837
- 37) AB NR, 2019, S. 840 f.
- 38) AB SR, 2019, S. 629
- 39) AB NR, 2019, S. 1533
- 40) AB NR, 2019, S. 1529
- 41) AB NR, 2019, S. 1530
- 42) AB NR, 2019, S. 1712 f.
- 43) AB NR, 2019, S. 1718 f.
- 44) AB NR, 2019, S. 1710 f.
- 45) AB SR, 2019, S. 1076 f.
- 46) AB NR, 2018, S. 1154
- 47) AB SR, 2018, S. 635.
- 48) AB NR, 2018, S. 1731
- 49) AB SR, 2019, S. 627
- 50) AB NR, 2019, S.1516 ff.
- 51) AB SR, 2019, S. 1075; Kommissionsbericht KVF-SR vom 15.10.19; NZZ, 6.12.19
- 52) Verhandl. B.vers., 1991, S. 151.
- 53) BO CE, 1992, p. 41 s.; BO CE, 1992, p. 42 ss.; BO CN, 1992, p. 2158
- 54) AB SR, 1993, S. 543 f.
- 55) Amtl. Bull. NR, 1996, S. 755 f.32