

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Sécurité routière</b>
Acteurs	<b>Tessin</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1965 - 01.01.2024</b>

# Imprimer

## Éditeur

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Contributions de

Bieri, Niklaus  
Flückiger, Bernadette

## Citations préféré

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Sécurité routière, Tessin, 2012 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse. Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 24.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Trafic routier	1

## Abréviations

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Trafic routier

POSTULAT  
DATE: 01.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahrs erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dambruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsst die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.<sup>1</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 08.01.2018  
NIKLAUS BIERI

Die im März 2017 eingereichte Standesinitiative des Kantons Tessin fordert „**Sicherere Strassen jetzt!**“ und verlangt, dass Lastwagen, welche nicht über die von der geltenden Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge genannten Sicherheitssysteme verfügen, Tunnels und Pässe der Schweizer Alpen nicht mehr befahren dürfen. Dies sei so rasch als möglich, jedoch spätestens bei der Inbetriebnahme des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums Giornico umzusetzen. Die Standesinitiative verlangt weiter, dass dazu administrative und technische Lösungen gewählt würden, welche die Schweizer Speditionsunternehmen nicht belasteten. Die Debatte um die zweite Gotthardröhre habe gezeigt, dass die Verkehrssicherheit nach wie vor ein grosses Thema sei. Da aber der Gotthardtunnel nicht die gefährlichste Stelle sei und man für mehr Sicherheit auf den Strassen nicht bis zur Fertigstellung der zweiten Gotthardröhre warten müsse, sei es richtig, die gefährlichsten Fahrzeuge von den besonders heiklen Tunnel- und Passstrassen zu verbannen, so die Begründung der Standesinitiative. Die KVF-SR teilte diese Ansicht und gab der Standesinitiative mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Die Kommission hielt allerdings fest, dass noch geprüft werden solle, ob ein solches Verbot nur auf Alpenstrecken oder im ganzen Land einzuführen sei.<sup>2</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 06.11.2018  
NIKLAUS BIERI

Im November 2018 diskutierte die Verkehrskommission des Nationalrates über die Standesinitiative des Kantons Tessin «**Sicherere Strassen jetzt!**» und gab der Initiative mit 14 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Dem Anliegen, Lastwagen, welche nicht über die Sicherheitssysteme gemäss der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verfügen, das Befahren von Tunneln und Pässen zu verbieten, gaben damit beide Kommissionen Folge. Jene Kommission, welche vom Ratsbüro die Umsetzung zugewiesen erhält, hat zwei Jahre Zeit, einen entsprechenden Entwurf vorzulegen.<sup>3</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 05.06.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR hat am 5. Juni 2020 eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes zur Umsetzung der Standesinitiative «**Sicherere Strassen jetzt!**» des Kantons Tessin in die **Vernehmlassung** geschickt. Die Gesetzesrevision beabsichtigt, Mindeststandards für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen für den Schwerverkehr im Alpenraum vorzusehen, um damit das Unfallrisiko zu senken. Diese Systeme sollen «spätestens fünf Jahre, nachdem sie für die Erteilung der Typengenehmigung oder die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, für alle schweren Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet» verbindlich werden. Gemäss Vorentwurf kann der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte eine längere Frist für die Umsetzung vorsehen, falls diese Transporte für die Wirtschaft des Wallis und/oder des Tessins von eminenter Bedeutung sind. Generell erhofft sich die KVF-NR nebst einer gesteigerten Sicherheit im Strassenverkehr auch eine positive Wirkung auf die Umwelt, indem durch die neuen Mindestanforderungen an den alpenquerenden Schwerverkehr in der Regel modernere und damit umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt würden. Oder es komme gar zu einer Umlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Die Vernehmlassung dauerte bis am 30. September 2020.<sup>4</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 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.<sup>5</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 19.03.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befürwortete in der Frühjahressession 2021, die Frist für die Ausarbeitung einer Vorlage in Umsetzung der Standesinitiative Tessin «**Sicherere Strassen jetzt!**» um zwei Jahre zu verlängern.<sup>6</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 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 Grosse 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.Liberalen-Fraktion, fast die gesamte SVP-Fraktion sowie ein Mitte-Mitglied stimmten gegen die Vorlage.<sup>7</sup>

INITIATIVE D'UN CANTON  
DATE: 01.10.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2021 befasste sich der **Ständerat** mit der **Umsetzung der Standesinitiative des Kantons Tessin «Sicherere Strassen jetzt!»**. Im Vorfeld der Session hatte sich die vorberatende KVF-SR mehrheitlich für den vom Nationalrat gutgeheissenen Gesetzesentwurf ausgesprochen, welcher die Sicherheit auf den Transitachsen und den dahin führenden Zufahrtsstrassen verbessern will. Im Plenum galt es, über zwei Minderheitsanträge Knecht (svp, AG) abzustimmen. Der eine sah Nichteintreten vor, der andere wollte den Artikel betreffend die Sonderregelung für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte von einer Kann-Formulierung in eine Muss-Formulierung ändern. Damit wäre der Bundesrat verpflichtet worden, für diese Transporte eine Übergangsfrist von fünf Jahren vorzusehen. Beide Minderheitsanträge wurden jedoch von der Mehrheit des Ständerates abgelehnt. Die kleine Kammer stimmte in der Gesamtabstimmung mit 29 Stimmen zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) für die Annahme des Geschäfts. Die ablehnenden Stimmen stammten von Vertreterinnen und Vertretern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktionen sowie von einem Mitglied der Mitte-Fraktion. In den **Schlussabstimmungen** sprachen sich beide Räte für die Annahme der Vorlage aus. Dabei war das Abstimmungsverhalten nahezu identisch mit demjenigen in den Gesamtabstimmungen; die ablehnenden Stimmen stammten dieses Mal jedoch ausschliesslich von den Fraktionen der FDP.Liberalen und der SVP.<sup>8</sup>

---

1) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.

2) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018

3) Medienmitteilung KVF-NR vom 6.11.18

4) Medienmitteilung KVF-NR vom 5.6.20; Vorentwurf und erläuternder Bericht KVF-NR vom 26.5.20; Änderung SVG KVF-NR vom 26.5.20

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

6) AB NR, 2021, S. 655

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

8) AB NR, 2021, S. 2137; AB SR, 2021, S. 1008 ff.; AB SR, 2021, S. 1085; Medienmitteilung KVF-SR vom 29.6.21