

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	19.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Trafic routier
Acteurs	Giezendanner, Ulrich (svp/udc, AG) NR/CN
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2021

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Trafic routier, 1994 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 19.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Trafic routier	1
Protection de l'environnement	6
Politique climatique	6

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

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
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic routier

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Le conseiller national Giezendanner (udc, AG) a lancé en juin une **initiative parlementaire**, cosignée de 96 députés, qui a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale. L'initiative réclame l'ouverture d'un **deuxième tube autoroutier au Gothard** afin d'améliorer la sécurité. Quant à l'initiative populaire fédérale «pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard», lancée par le Parti de la liberté, son délai impartit pour la récolte de signatures a expiré en juillet.¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 22.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative parlementaire d'Ulrich Giezendanner (udc, AG) pour **entreprendre la planification des travaux d'une deuxième galerie autoroutière au Saint Gothard** a recueilli le soutien du Conseil National (93 voix contre 86 et 3 abstentions). Dans le camp des oui se trouvaient les UDC, PRD et PL, et dans le camp des non les PS, les Verts, les évangéliques et apparentés et la majorité des PDC (16/12). Le vote du National allait à l'encontre de celui de sa Commission des transports, qui avait par 13 voix contre 12 proposé de ne pas donner suite à l'initiative. Elle l'avait repoussé car elle considérait que celle-ci allait à l'encontre de la politique des transports qui visait à renforcer le transfert des marchandises de la route sur le rail.²

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 28.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.³

CONTRE-PROJET DIRECT À UNE INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 01.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral

des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure, Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission. Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 30.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que l'initiative Avanti demandait aussi le percement d'un deuxième tunnel au Gothard, la sous-commission des transports du Conseil national, en charge de concrétiser l'**initiative Giezendanner** (udc, AG), a décidé de poursuivre ses travaux indépendamment d'elle. Sa tâche était de modifier le texte de l'Initiative des Alpes, qui interdit tout développement des routes en transit depuis 1994. Ayant pris connaissance, mais ne se satisfaisant pas des résultats de l'étude analysant l'évolution de la charge du trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2020, la sous-commission a demandé à l'OFROU de réaliser des simulations supplémentaires sur base de variables de départ différentes. Les nouveaux résultats invitaient à considérer qu'un deuxième tunnel ne serait pas superflu. A la lumière de ces conclusions et des contours du contre-projet à Avanti, elle a tenu à éclaircir la situation et à rappeler la distinction entre les deux objets. A la fin du mois d'octobre, la commission des transports du Conseil national est entrée en matière par 14 voix contre 10 sur l'initiative Giezendanner. La minorité rose-verte s'est opposée en vain à ce développement du tissu routier au cœur des Alpes. Aux yeux de la majorité bourgeoise, l'infrastructure ne pourra pas assumer les augmentations de trafic à venir. Par conséquent, la circulation séparée en deux tunnels serait à même de minimiser les risques d'accidents. Pour la gauche, en revanche, un deuxième tunnel augmenterait la circulation et l'insécurité sur tout le réseau routier. La commission n'a toutefois pas mis un point final à l'élaboration du projet de loi, car elle voulait disposer d'informations supplémentaires. La sous-commission a donc été priée de retravailler son rapport, notamment pour y amener des précisions sur les éléments concernant la sécurité.⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)⁶

MOTION
DATE: 26.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Diskussionslos überwies das Parlament eine Motion Giezendanner (svp, AG), welche **Treibstofftransporte des Bundes an privatwirtschaftliche Betriebe mit der LSVA belasten** will.⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat präsentierte seine Botschaft zu einer **Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes**, welche administrative Abläufe effizienter gestalten will und Massnahmen gegen säumige Zahler vorsieht. Giezendanner (svp, AG) zog seine Motion betreffend Änderung der LSVA-Verordnung (Erhebung der LSVA aufgrund der Stammnummer in Kombination mit dem Kontrollschild) (04.3715) zurück, da sein Anliegen erfüllt war.⁸

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 01.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat lehnte eine parlamentarische Initiative Giezendanner (svp, AG) ab, welche die **Wiederzulassung von öffentlichen Rundstreckenrennen** (und damit auch Formel-1-Autorennen) verlangt. Angesichts der kleinräumigen Verhältnisse und der wirtschaftlichen Voraussetzungen sei der Bau einer modernen, für Formel-1-Rennen geeigneten Rundstrecke in der Schweiz kaum realisierbar. Dagegen sprächen auch Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsüberlegungen. Die Mehrheit der KVF-NR hatte sich für das Begehren ausgesprochen.⁹

MOTION
DATE: 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 Gefahrgutinspektorat 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.¹⁰

MOTION
DATE: 11.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté tacitement une motion Giezendanner (udc, AG) chargeant le Conseil fédéral d'adapter les directives et prescriptions régissant les projets de construction de routes afin de **diminuer considérablement la durée des chantiers** et, par là même, d'en atténuer les conséquences négatives pour le trafic et l'économie. Le gouvernement a accueilli favorablement la motion, tout en rappelant que la durée des travaux ne constitue qu'un critère parmi les plus importants (qualité des travaux, sécurité, coûts, nuisances pour les riverains, etc.).¹¹

MOTION
DATE: 02.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a adopté, par 26 voix contre 11, la motion Giezendanner (udc, AG) visant à **réduire la durée des chantiers** et à garantir un traitement équitable des petites et moyennes entreprises (PME) dans la procédure d'adjudication pour les projets de constructions routières. Ce faisant, les sénateurs ont désavoué leur CTT, qui recommandait le rejet du texte, au motif que l'OFROU avait déjà pris les mesures nécessaires et que la durée des chantiers ne constitue qu'un critère d'adjudication parmi d'autres tout aussi importants. Le débat a essentiellement porté sur le second objectif de la motion et une majorité a plaidé pour une réforme des conditions d'adjudication des marchés publics, jugées par trop défavorables au PME.¹²

MOTION
DATE: 22.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Sur préavis favorable du Conseil fédéral, la chambre basse a adopté, par 97 voix contre 53, une motion Giezendanner (udc, AG) chargeant le gouvernement d'entreprendre immédiatement la **planification de la réalisation des projets** non contestés du programme d'élimination des goulets d'étranglement.¹³

MOTION

DATE: 16.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Vorjahr hatte die Bundesversammlung den Bundesbeschluss zur Beseitigung der drängendsten Engpässe im Nationalstrassennetz (Nordumfahrung Zürich, Ausbaumassnahmen im Raum Crissier) angenommen und die nötigen finanziellen Mittel freigegeben. Dennoch beschäftigten sich die Räte weiterhin mit den **Kapazitätsengpässen auf dem Nationalstrassennetz**. In der Frühjahrsession wies der Ständerat eine Motion Giezendanner (svp, AG) Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz als Zweitrat ab. Da sich die Motion aus Verfahrensgründen nicht abschreiben liess, weil sie vom Nationalrat erst im Vorjahr angenommen worden war, hatte die Kommission die Ablehnung empfohlen.¹⁴

POSTULAT

DATE: 16.12.2016
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) forderte eine **Nutzlastkompensation für Elektronutfahrzeuge**. Der Bundesrat wurde aufgefordert, das Strassenverkehrsgesetz so anzupassen, dass das zulässige Gesamtgewicht von Elektro-Lastwagen maximal 10% höher sei als bisher. Strombetriebene Lastwagen seien konstruktionsbedingt schwerer und die Einführung von Elektro-Lastwagen werde durch die bisherige Gewichtslimite erschwert. Der Bundesrat empfahl die Annahme und der Nationalrat überwies das Postulat im Dezember 2016 diskussionslos.¹⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE

DATE: 03.05.2017
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative wollte Nationalrat Giezendanner (svp, AG) analog zur Fabi-Vorlage die **Schaffung eines Fasi**, eines Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Strasseninfrastruktur, erreichen. Als er die Initiative 2012 eingereicht hatte, forderte Giezendanner, der Fasi sei im Gleichschritt mit Fabi zu schaffen. Die UREK-NR gab der Initiative im März 2013 Folge, da die Notwendigkeit einer Neuerung in der Strassenverkehrsfinanzierung unbestritten war. Während Fabi im Februar 2014 vom Volk angenommen wurde, blieb Giezendanners Vorstoss für ein Fasi liegen, weil auf die bundesrätliche Botschaft zur Strassenverkehrsfinanzierung gewartet wurde. Im Februar 2015 legte der Bundesrat seine Botschaft zum NAF vor und zog damit die Leitlinien zur Strassenverkehrsfinanzierung, weshalb die UREK-SR die parlamentarische Initiative Giezendanner im Mai 2015 ablehnte. Erst im Mai 2017 wurde die Initiative im Nationalrat behandelt. Drei Monate nach dem Volks-Ja zum NAF schien die Initiative so obsolet zu sein, dass Nationalrat Giezendanner darauf verzichtete, das Wort zu ergreifen. Mit 165 zu 8 Stimmen (2 Enthaltungen) wurde der Vorstoss diskussionslos abgelehnt.¹⁶

MOTION

DATE: 06.03.2018
NIKLAUS BIERI

Eine Motion von Nationalrätin Flückiger-Bäni (svp, AG) forderte, dass für sämtliche **Wartungs- und Betriebskosten** im Zusammenhang mit dem **LSVA-Erfassungsgerät** nicht wie heute der Fahrzeughalter, sondern der Bund aufkommen müsse. Im März 2018 kam die Motion in den Nationalrat. Bundesrat Maurer, der ein Nullsummenspiel ausmachte und erklärte, was der Bund durch die Übernahme der Wartungskosten weniger aus der LSVA einnehme, fehle dann beim Strassenunterhalt, musste sich von Nationalrat Giezendanner (svp, AG) belehren lassen, dass die LSVA-Mittel zur Bahn flössen und nicht in den Strassenunterhalt. Die Motion wurde dennoch mit 66 zu 124 Stimmen (3 Enthaltungen) abgelehnt.¹⁷

POSTULAT

DATE: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Giezendanner (svp, AG) zur **Nutzlastkompensation für Elektronutfahrzeuge** wurde im Juni 2018 vom Nationalrat auf Antrag des Bundesrates abgeschrieben, nachdem entsprechende Änderungen der Verkehrsregelverordnung und der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge am 7. Mai 2017 in Kraft getreten waren.¹⁸

MOTION

DATE: 13.03.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Candinas (cvp, GR) vom Juni 2018 zur Schaffung einer **freiwilligen digitalen Vignette** fordert den Bundesrat auf, gesetzliche Grundlagen für die Wahlfreiheit zwischen der herkömmlichen Klebevignette und einer digitalen Vignette zu schaffen. Der Bundesrat anerkannte einen gewissen Handlungsbedarf, zumal es bereits zuvor Aufträge in diese Richtung gegeben habe (Postulat 14.4002 und Motion 16.3009). Wegen Kritik an hohen Investitionskosten und aus datenschützerischen Bedenken sei bisher noch kein entsprechendes Projekt umgesetzt worden. Der Bundesrat habe aber eine Aussprache zum weiteren Vorgehen durchgeführt und werde dem Parlament bis Ende Juni 2019 eine Botschaft vorlegen, erklärte die Regierung. Im Nationalrat, der im März 2019 über die Motion zu befinden hatte, griff Nationalrat Giezendanner (svp, AG) den Motionär an und unterstellte ihm, mit dieser Motion das

Road Pricing einführen zu wollen. Ulrich Giezendanner liess sich sogar dazu hinreissen, Kandidaten, die sich im kommenden Wahlherbst gegen Martin Candinas durchsetzen wollen, Tipps zu geben. Eine Debatte zur Sache fand jedoch nicht statt. Die geschlossene SVP-Fraktion und eine Mehrheit der FDP-Fraktion unterlagen bei der Annahme der Motion einer knappen Ratsmehrheit aus Mitte und Links-Grün mit 91 gegen 96 Stimmen (bei 4 Enthaltungen).¹⁹

MOTION

DATE: 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.²⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE

DATE: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Mauro Tuena (svp, ZH) forderte mit einer im Dezember 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative die **Zulassung von allen anerkannten Ärztinnen und Ärzten zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen**. Der Initiant ortete im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrszulassungsverordnung zuviel Bürokratie: Eine in der Verordnung vorgeschriebene Weiterbildung für zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassene Ärztinnen und Ärzte sei kompliziert und teuer. Die Regelung der Zulassung führe «zu einer absurden und ausufernden Pathologisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und zu einer völlig unverhältnismässigen Aufblähung der Disziplin Verkehrsmedizin». Nationalrat Tuena schlug stattdessen vor, dass alle anerkannten Ärztinnen und Ärzte zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassen werden sollten.

Der Mehrheitsantrag der KVF-NR hiess, der Initiative keine Folge zu geben, eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) wollte Folge geben.

In der Ratsdebatte vom 11. Juni 2019 äusserte sich auch der als Arzt und Ratsmitglied von Tuena in seinem Votum adressierte Pierre-Alain Fridez (sp, JU): Er hielt fest, die aktuelle Regelung entlaste die Ärzteschaft und schütze sie davor, Fehler zu begehen. Eine Mehrheit im Rat hielt eine Spezialisierung der Ärzte für verkehrsmedizinische Untersuchungen weiterhin für sinnvoll. Mit 102 zu 76 Stimmen (1 Enthaltung) beschloss der Rat, der Initiative keine Folge zu geben.²¹

MOTION

DATE: 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.²²

Protection de l'environnement

Politique climatique

MOTION

DATE: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.²³

1) Presse du 9.7.99; NZZ, 30.3.99; Bund, 3.6.99; FF, 1999, p. 4986 (expiration du délai pour l'initiative populaire).

2) BO CN, 2000, p. 816 ss.; presse du 23.6.00.

3) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.

4) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.

5) LT, 6.8.01; presse du 23.8 et 30.10.01.

6) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

7) AB NR, 2006, S. 1113 und Beilagen III, S. 369 f.; AB SR, 2006, S. 767 und Beilagen IV, S. 75 f.

8) BBI, 2006, S. 9539 ff; AB NR, 2006, S. 603 und Beilagen II, S. 49 f.

9) BBI, 2006, S. 1861 ff. (Kommission) und 1873 ff. (BR); BZ, 2.2. und 20.3.06; Presse vom 15.2.06.

10) 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.

11) BO CN, 2009, p. 2332.

12) BO CE, 2010, p. 176 ss.

13) BO CN, 2010, p. 1445 s.

14) AB SR, 2011, S. 282.

15) AB NR, 2016, S. 2287.

16) AB NR, 2017, S. 649

17) AB NR, 2018, S. 216 f.

18) BBI, 2018, S. 2253 ff.

19) AB NR, 2019, S. 309 f.

20) AB NR, 2019, S. 840 f.

21) AB NR, 2019, S. 994 ff.

22) AB SR, 2019, S. 1076 f.

23) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.