

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	20.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Trafic routier
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Initiative parlementaire
Date	01.01.1965 - 01.01.2023

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Baltisser, Lena
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Heidelberger, Anja
Hirter, Hans
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Baltisser, Lena; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Heidelberger, Anja; Hirter, Hans; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Trafic routier, Initiative parlementaire, 1990 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 20.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Eléments du système politique	1
Ordre juridique	1
Droit pénal	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	2
Trafic routier	3
Trafic d'agglomération, transport public	14
Protection de l'environnement	15
Mesure contre le bruit	15
Politique sociale	15
Assurances sociales	15
Assurance-vieillesse et survivants (AVS)	15

Abréviations

AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
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
RK-NR	Kommission für Rechtsfragen des Nationalrats
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
EU	Europäische Union
ASTRA	Bundesamt für Strassen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SVG	Strassenverkehrsgesetz
MinöStG	Mineralölsteuergesetz

AVS	Assurance-vieillesse et survivants
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
CAJ-CN	Commission des affaires juridiques du Conseil national
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
UE	Union européenne
OFROU	Office fédéral des routes
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
LFIInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales

Chronique générale

Eléments du système politique

Ordre juridique

Droit pénal

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 05.10.1990
HANS HIRTER

Im Zusammenhang mit der **700-Jahr-Feier** hatte sich der Nationalrat mit zwei Petitionen und einer parlamentarischen Initiative Fischer (cvp, LU) zu befassen, welche eine **Amnestie** für bestimmte Kategorien von zu Haft- oder Gefängnisstrafen Verurteilten forderten. Das Parlament lehnte diese Begehren ab. Ein wichtiges Argument für die Begründung dieser Ablehnung war, dass keine Gruppe von Bestraften auszumachen sei, für die sich eine Amnestie rechtfertigen liesse. Dem in der Öffentlichkeit verbreiteten Unbehagen über die Freiheitsstrafen für Drogenkonsumenten oder für Verkehrssünder – diese beiden Gruppen wurden in den Amnestiebegehren speziell erwähnt – sollte nach Ansicht der vorberatenden Kommission nicht mit einer einmaligen Amnestie, sondern mit entsprechenden Gesetzesrevisionen begegnet werden.¹

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Transports et communications

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 16.10.2017
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** verlangte Gregor Rutz (svp, ZH), dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und Abweichungen von diesem Grundsatz nur aus Sicherheitsgründen, nicht jedoch aus Lärmschutzgründen zulässig seien. Der Initiant ortete hinter Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts vielfach „politische Gründe“, was nicht korrekt sei. Zudem würden Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts dem Ziel der Verkehrsflusskanalisierung zuwiderlaufen. Die KVF-NR gab der Initiative im Oktober 2017 mit 13 zu 10 Stimmen Folge.²

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Im Gegensatz zur KVF-NR gab die KVF-SR im Januar 2018 der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen“** mit 8 zu 5 Stimmen keine Folge. Die Kommission befand, der zur Erfüllung der Forderung der parlamentarischen Initiative notwendige Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie wäre zu gross.³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 29.11.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem die KVF-NR der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** 2017 Folge gegeben, sich die KVF-SR im Januar 2018 jedoch gegen Folge geben ausgesprochen hatte, nahm der Nationalrat im November 2018 das Geschäft auf. Die KVF-SR hatte ihre ablehnende Haltung damit begründet, dass die Erfüllung der parlamentarischen Initiative ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie darstellen würde. Die KVF-NR konterte, es brauche eine Netzhierarchie: Es nütze nichts, wenn der Bund für die Engpassbeseitigung Milliarden ausbebe und dann die Städte wegen des Lärmschutzes den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bremse. Daher müsse von oben vorgegeben werden, dass der Grundsatz der Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts explizit nicht wegen Lärmschutzgründen aufgehoben werden dürfe. Der Nationalrat folgte dieser Begründung mit 105 gegen 78 Stimmen (1 Enthaltung).⁴

Politique des transports

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014.

Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir.

Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFIInfr à l'unanimité.

Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6.⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Einer parlamentarischen Initiative Schmidt (cvp, VS) zur **Verwendung der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs**, wurde vom Nationalrat Mitte März Folge gegeben. Der Ständerat folgte hingegen im Herbst seiner Kommission (KVF), die schon 2011 der Initiative die Zustimmung verweigert hatte. Die parlamentarische Initiative hätte verlangt, dass neu 60% statt wie bisher 50% der Mineralölsteuererträge für die Finanzierung des Strassenverkehrs aufgewendet werden. Als Begründung wurde die ab 2016 zu erwartende Finanzierungslücke im Strassenunterhalt und die angespannte Lage der Bundesfinanzen angegeben. Als Argument gegen die Initiative wurde im Ständerat vor allem der Umstand angegeben, dass die rund CHF 300 Mio. zwar dem Strassenverkehr zu Gute kämen, aber anderswo fehlen würden.⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 25.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH) reichte im September 2019 eine parlamentarische Initiative zum Thema **Mobility-Pricing** ein. Er forderte, dass die Schweiz ein Mobility Pricing für Strasse und Schiene einführt, bei welchem die folgenden Kriterien eingehalten werden: Es soll erstens für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr gelten; zweitens sollen die zu erhebenden Preise der effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur entsprechen; drittens sollen die Preise in Abhängigkeit der Tageszeit ausgestaltet werden und schliesslich können gemäss Bäumle weitere Faktoren, wie etwa die Umweltbilanz des entsprechenden Verkehrsträgers, mitberücksichtigt werden.

Die KVF-NR sprach sich im August 2020 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Initiative aus. Die Kommissionsmehrheit begründete ihren Entschluss mit den laufenden Arbeiten des Bundesrates zum Thema Mobility Pricing.⁷

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat behandelte in der Wintersession 2020 die parlamentarische Initiative Bäumle (glp, ZH) zur **Einführung eines Mobility-Pricings**. Bäumle führte aus, dass ein Mobility-Pricing zur Glättung von Verkehrsspitzen beitragen könne. Dafür würde eine neue Benutzungsgebühr für die Verkehrsinfrastrukturen geschaffen. Im Gegenzug würden aber andere Steuern und Abgaben (beispielsweise die Nationalstrassenabgabe) abgeschafft, weshalb insgesamt keine finanzielle Mehrbelastung für die Bevölkerung entstehe. Bäumle insistierte, dass das Thema nun angegangen werden müsse, in den letzten Jahren sei «wenig bis nichts passiert». KVF-NR-Minderheitssprecherin Schaffner (glp, ZH) befürchtete des Weiteren, dass lediglich Pilotprojekte durchgeführt werden, weil eine Verfassungsänderung, auf die dieser Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität wohl hinauslaufe, nicht angepackt werden wolle. Die Kommissionssprecher Fluri (fdp, SO) und Romano (cvp, TI) erläuterten, weshalb sich die Mehrheit der Kommission gegen Folge geben entschieden habe. Anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse im Kanton Zug habe aufgezeichnet werden können, dass die Umsetzung eines Mobility Pricings sehr komplex sei und aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten alle drei Staatsebenen einzubeziehen seien. Die Kommission sei zum Schluss gekommen, dass ein Gesetz zur Ermöglichung von Pilotversuchen einer Verfassungsänderung vorzuziehen sei. Damit folge sie der Linie des Bundesrates. Aufgrund der Erläuterungen der Kommissionmehrheit zog Nationalrat Bäumle seine parlamentarische Initiative zurück; er wolle damit eine parallele Gesetzgebung vermeiden.⁸

Trafic routier

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de **ne pas donner suite à** l'initiative parlementaire Scherrer (pa, BE) qui prévoyait une révision de la loi sur la circulation routière afin d'y inscrire et d'y relever les **limitations maximales de vitesse autorisées sur les routes** et les autoroutes, ce qui aurait signifié un transfert de compétences du Conseil fédéral au parlement. Le texte de l'initiant prévoyait de fixer les limites maximales sur les routes hors des localités à 100 km/h et à 130 km/h pour les autoroutes, celles-ci ayant pu être plus basses pour certains types de véhicules (camions, autocars, remorques) ou sur certains tronçons particulièrement dangereux. Pour la majorité de la chambre, la fixation des limitations de vitesse doit rester de la compétence du gouvernement, car cela nécessite de la souplesse et répond à des critères techniques qu'il serait regrettable de politiser. En outre, les limitations en vigueur aujourd'hui seraient pleinement satisfaisantes. La même chambre a également rejeté l'initiative parlementaire Frey (udc, ZH) (lv. pa. 91.422) qui entendait elle aussi inscrire les limitations générales de vitesse dans la loi et non dans les ordonnances, mais sans fixer de valeur à ces limitations.⁹

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.¹⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 06.10.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil des Etats a donné suite à une **initiative parlementaire** Brändli (udc, GR), qui demande de **faire de la route cantonale traversant le Prättigau** (GR) (reliant Landquart et Klosters à la station de transbordement du tunnel de la Vereina) **une route nationale** de deuxième et de troisième classe. Le reclassement demandé permettrait financièrement au canton d'aménager la voie d'accès du tunnel de la Vereina. La CTT a proposé de charger le Conseil fédéral, par voie de motion, de procéder à une analyse globale des points sensibles du réseau des routes nationales. Cette motion a été transmise à l'unanimité au cours de la même session par le Conseil des Etats. Elle demande un rapport présentant un aperçu exhaustif de l'état des travaux de construction et d'aménagement des routes nationales, dans le sens d'une planification continue, en insistant sur les moyens permettant une transition de la phase d'achèvement à la phase d'extension et en indiquant les modifications de loi, le calendrier et les moyens financiers nécessaires.¹¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 20.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a refusé par 105 voix contre 55 de donner suite à l'initiative parlementaire de Schenk (udc, BE). Elle visait à abolir la disposition de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, qui donnait la priorité absolue aux piétons sur les **passages cloutés** et à **réintroduire la disposition en vigueur antécédemment** (signe de la main pour annoncer le passage).¹²

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.¹³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 06.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a donné une suite favorable à l'initiative Brändli (udc, GR) pour le **reclassement de la route du Prättigau** (GR) via un complément à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter l'initiative, car il jugeait non opportun l'inclusion d'une route considérée comme principale dans le réseau déjà planifié des routes nationales. Néanmoins admettant la nécessité du contournement de Saas et la difficulté qu'éprouvait le canton des Grisons à couvrir ses dépenses routières, il a mis sur pied une ordonnance portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Dans celle-ci, la liaison N13 Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina est incluse dans le réseau des routes nationales. Par cette ordonnance, le Conseil fédéral a trouvé une solution acceptable en collaboration avec le canton dans le cadre du programme pluriannuel en cours pour les routes principales. Lors des votes, le Conseil national et le Conseil des Etats ont non seulement approuvé le rapport de la Commission mais aussi l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.¹⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 12.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après huit ans de travaux, le Conseil national a définitivement classé par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire de l'ancien conseiller Bundi (ps, GR). Le texte demandait que le **principe du pollueur payeur** soit inscrit dans la Constitution et que les transporteurs paient tous les coûts qu'ils occasionnent, y compris les coûts externes et les nuisances à l'environnement. Le Conseil national a estimé que cette initiative défavorisait trop fortement le trafic routier et qu'elle avait le tort de ne pas prendre en compte les transports publics.¹⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 05.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a décidé de donner suite à une initiative parlementaire de Baader (udc, BL) par 96 voix contre 75. Le texte demandait le projet et la réalisation d'une **troisième galerie au Belchen** (A2/BL-SO). Selon Baader, le trafic s'acheminait vers une paralysie programmée si l'on restait à deux galeries. La construction d'une troisième galerie était le garant d'une absorption supplémentaire du trafic et le gage d'une plus grande sécurité. En plus, les conditions géologiques difficiles (présence d'anhydrite) autour des deux galeries existantes rendaient nécessaires des rénovations supplémentaires à celles qui se dérouleront entre 2001 et 2003. Avec 75 voix contre 71, le Conseil national a, par contre, rejeté l'initiative parlementaire de Wandfluh (udc, BE) (00.401) qui voulait que la route Spiez-Frutigen soit incluse dans le réseau national en tant que remplacement pour le tunnel du Rawil (BE-VS). Le classement de la route menant à l'aéroport de Zurich, proposé par Hegetschweiler (prd, ZH) (00.412), a connu le même sort par 81 voix contre 55.¹⁶

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.¹⁷

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 membre 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).)¹⁸

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.¹⁹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 25.08.2009
NICOLAS FREYMOND

Contre l'avis de la majorité de sa CTT, le Conseil des Etats a décidé, par 21 voix contre 8, de donner suite à une initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) visant à **supprimer la vignette pour les vélos**. La majorité s'est ralliée à l'argumentaire de l'initiant soulignant l'archaïsme et l'inutilité du dispositif, dans la mesure où pratiquement tous les habitants du pays bénéficient d'une assurance responsabilité civile (RC). Pour la majorité de la CTT et la minorité rose-verte du plénum, deux arguments plaidaient pour le maintien de la vignette : la modicité du coût de cette assurance et le fait qu'environ 10% de la population, issus des milieux défavorisés, ne bénéficient pas d'une couverture RC privée. La CTT-CN a adhéré à la décision de la chambre haute.²⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 15.09.2010
NICOLAS FREYMOND

La commission des affaires juridiques du Conseil national (CAJ-CN) a décidé de donner suite à deux initiatives du canton d'Argovie, une initiative du canton de Soleure, ainsi qu'à sept initiatives parlementaires déposées par des députés et des groupes de la chambre basse, toutes en faveur d'une **plus grande sévérité à l'égard des chauffards**. À l'inverse, elle a décidé de ne pas donner suite à une initiative Amstutz (udc, BE) prévoyant la publication systématique des jugements et l'inscription des condamnations sur le permis de conduire. Elle a en effet estimé que la définition de la notion de chauffard retenue par l'initiant était inapplicable, car elle ne tenait pas compte de la gravité des infractions. Elle a en outre jugé l'initiative inutile dans la mesure où la publication des jugements est d'ores et déjà possible si l'intérêt public, l'intérêt de la personne lésée ou l'intérêt de la personne habilitée à porter plainte l'exigent. Par ailleurs, elle a relevé que les autorités administratives et judiciaires concernées ont déjà accès à ces informations grâce à des registres automatisés. Suivant sa commission, le plénum a décidé, par 90 voix contre 67, de ne pas donner suite à cette initiative.²¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CE a présenté un projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR) consistant en la **suppression de la vignette pour les vélos** et concrétisant ainsi l'initiative parlementaire Stähelin (pdc, TG) à laquelle le Conseil des Etats et la CTT-CN avaient décidé de donner suite l'année précédente. La commission a motivé la suppression de cette assurance responsabilité civile (RC) obligatoire pour les cyclistes par ses coûts administratifs jugés excessifs et par le fait que plus de 90% de la population est couverte par une assurance RC privée. Cette assurance obligatoire subsistera cependant pour les cyclomotoristes.

Le Conseil fédéral s'est dit favorable en principe à la suppression de la vignette pour les vélos. Il a cependant mis en garde contre les inconvénients de cette suppression en matière de protection des personnes lésées. Selon le projet de la CTT-CE, une victime ne pourra en effet plus exiger la couverture du dommage directement auprès d'une assurance autorisée à pratiquer en Suisse : elle devra en premier lieu s'adresser à l'auteur du dommage, puis, si nécessaire, le poursuivre en justice. En outre, elle ne pourra bénéficier d'un soutien financier du Fonds national suisse de garantie (FNG) qu'à titre subsidiaire et sans doute plusieurs années après les faits, si l'auteur du dommage ne dispose pas d'une assurance RC privée. Pour ces raisons, le gouvernement a exigé l'octroi à la personne lésée d'un droit de créance contre le FNG, lorsqu'aucune assurance RC n'est tenue à des prestations ou que l'absence d'assureur est contestée.

Au Conseil des Etats, lors du débat d'entrée en matière, la suppression a été combattue par des sénateurs socialistes, qui ont rappelé que si elle permettait d'économiser 1 franc de coûts administratifs par vignette, elle engendrerait sans aucun doute une hausse des primes de la RC privée. Or si cette augmentation excède 4 francs, alors le nouveau système sera plus coûteux que l'ancien. L'entrée en matière a toutefois été décidée sans opposition. Lors de la discussion par article, le projet de la CTT n'a pas suscité de débats et les sénateurs ont approuvé tacitement l'amendement proposé par le Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LCR par 25 voix contre 6 et 2 abstentions.

Au Conseil national, une minorité verte de la CTT-CN s'est opposée à l'entrée en matière, au motif que le système en vigueur fonctionne à satisfaction et que plusieurs associations de transports sont favorables à son maintien. Par 93 voix contre 56, les députés ont rejeté cette proposition, puis, sans discussion, ils ont adopté le projet, par 96 voix contre 51. En votation finale, les chambres ont confirmé leur premier vote, respectivement par 38 voix contre 2 et par 127 voix contre 58.²²

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

La CTT-CN a présenté un projet de modification de la LCR (loi sur la circulation routière) en faveur d'un **durcissement des sanctions pénales à l'encontre des conducteurs sans permis**. Ce projet concrétise une initiative parlementaire Heer (udc, ZH) à laquelle les CTT des deux chambres ont décidé de donner suite, respectivement en 2008 et en 2009. Il prévoit qu'à l'avenir le fait de conduire un véhicule automobile sans avoir le permis de conduire requis soit sanctionné aussi sévèrement que le fait de conduire lorsque le permis a été retiré ou son utilisation interdite. Alors qu'aujourd'hui cette contravention n'est passible que d'une amende, elle vaudra dorénavant à son auteur une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire. La commission entend ainsi garantir l'égalité devant la loi et améliorer la sécurité routière.

Le Conseil fédéral a approuvé sans réserve la modification proposée par la CTT-CN, relevant combien elle rejoignait dans l'esprit les propositions gouvernementales relatives au programme Via Sicura.

Après avoir décidé l'entrée en matière sans la moindre opposition, le Conseil national a adopté le projet de sa commission sans discussion et à l'unanimité. Le Conseil des Etats ayant fait de même, les deux chambres ont adopté cette modification de la LCR en votation finale, respectivement à l'unanimité et par 41 voix contre 1.²³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 04.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Für die 2010 beschlossene **Abschaffung der Fahrradvignette** (obligatorische Haftpflicht) lief Anfang 2011 die Referendumsfrist ab, womit die entsprechende Revision des Strassenverkehrsgesetzes in Kraft trat.²⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 12.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November 2010 hatte die KVF-NR beschlossen, den Vorprüfungsentscheid zur Parlamentarischen Initiative Sommaruga (sp, GE) vom März desselben Jahrs zu sistieren. Die Initiative verlangt die **Befreiung der Taxis von der Pflicht**, Kinder bis 12 Jahren oder unter 150 cm Körpergrösse in **einer Rückhaltevorrichtung** zu transportieren. Mit dem Sistierungsentscheid hatte die KVF-NR eine inhaltlich analoge Kommissionsmotion eingereicht, die der Nationalrat im April des Berichtsjahrs mit grosser Mehrheit annahm (10.3892). In der Folge gab die nationalrätliche Kommission im Mai nach erneuter Prüfung auch der Parlamentarischen Initiative Folge (19 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen), erhielt dazu aber keine Zustimmung ihrer Schwesterkommission im Ständerat. Dieser lehnte in der gleichen Session zudem die entsprechende Motion ab. In der Dezembersession entschied sich auch das Ratsplenum der Grossen Kammer deutlich für Folge geben. Damit ging das Geschäft erneut an die KVF-SR, deren Beurteilung Ende des Berichtsjahrs noch ausstand. Neben den Taxifahrern äusserten sich Anfang Jahr auch die Sportverbände kritisch zur neuen Rückhaltepflcht.²⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 15.03.2012
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Sommaruga (sp, GE) für **familienfreundlichere Taxis** bzw. für die Befreiung der Taxis von der Pflicht, Kinder unter 150 cm Körpergrösse oder bis 12 Jahre mit einer Rückhaltevorrichtung zu transportieren, wurde im Berichtjahr von der KVF-SR erneut geprüft. Die Kommission beantragte, keine Folge zu geben und der Ständerat begrub das Geschäft in der Frühlingssession.²⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 10.12.2014
NIKLAUS BIERI

Eine von Nationalrat Mörgeli (svp, ZH) im Dezember 2014 eingereichte parlamentarische Initiative fordert die **Anpassung der Sicherheitsmargen** von fix installierten Laser-Geschwindigkeitsmessanlagen an die Werte von fixen Radaranlagen. Der Toleranzbereich ist bislang bei Radaranlagen grösser, weil die Genauigkeit der Lasermessung höher ist. Die parlamentarische Initiative wird damit begründet, dass ein höherer Toleranzbereich nicht wegen der Messgenauigkeit der Messanlagen notwendig sei, sondern wegen der ungenauen Tachometer-Anzeigen in den Fahrzeugen. Die Sicherheitsmargen seien nur deshalb so niedrig, damit der Staat die schon budgetierten Bussgelder auch einnehmen könne. Bis zum Ende des Jahres 2014 hatte die erstberatende, nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) noch nicht über die parlamentarische Initiative befunden.²⁷

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 15.12.2015
NIKLAUS BIERI

Betreffend der parlamentarischen Initiative Mörgeli (svp, ZH) zur **Anpassung der Sicherheitsmargen** bei Geschwindigkeitsmessanlagen wurde 2015 von der KVF-NR Folgegeben empfohlen. Die Schwesterkommission gab der im Winter 2015 von Walter Wobmann (svp, SO) übernommenen Initiative hingegen keine Folge. Die KVF-NR kam im November 2015 auf ihren Entscheid zurück und unterstützte nun diesen Entscheid. Ein Minderheitenantrag Wobmann zwang den Nationalrat allerdings zur Abstimmung. Mit 102 gegen 85 Stimmen (1 Enthaltung) gab die grosse Kammer der Initiative im Dezember 2015 schliesslich keine Folge.²⁸

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 15.03.2016
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Müri (svp, LU) zum **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**, eingereicht im Juni 2013, wollte den sogenannten Netzbeschluss zur Übernahme von rund 400 km Strassen der Kantone durch den Bund in Kraft setzen. Müri wiederholte, was er schon in der Debatte zur Erhöhung der Nationalstrassenabgabe vertrat: Die Koppelung des Netzbeschlusses mit der Erhöhung der Nationalstrassenabgabe sei gefährlich, da das Referendum gegen die Preiserhöhung der Autobahnvignette zustande kommen werde und gute Chancen habe, angenommen zu werden. Der Netzbeschluss, der an sich unbestritten sei, würde dabei ebenfalls abgelehnt. Die Geschichte gab Müri recht: Das Referendum kam zustande, worauf die Vorlage in der Volksabstimmung Ende November 2013 Schiffbruch erlitt. Im Dezember 2014, also ein Jahr nach dem Urnengang, kam die parlamentarische Initiative Müri in den Nationalrat. Eine knappe Kommissionsmehrheit beantragte dem Rat, der Initiative keine Folge zu geben, da bald darauf die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF auf den Tisch komme und der Netzbeschluss in diesem Zusammenhang wieder diskutiert werden könne. Eine starke Minderheit Killer (svp, AG) argumentierte jedoch für Folge geben, da gerade dies der Kommission erlaube, den Netzbeschluss wieder ins Spiel zu bringen. Mit 101 gegen 77 Stimmen (keine Enthaltungen) setzte sich die Kommissionsminderheit durch, der Nationalrat gab der Initiative Folge. In den Ständerat kam die parlamentarische Initiative erst am 15. März 2016. Mit dem Hinweis, dass die Räte bereits Beschlüsse zum NAF gefasst hätten und der Netzbeschluss da einbezogen sei, wurde der Initiative Müri diskussionslos keine Folge gegeben.²⁹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative forderte Nationalrat Regazzi (cvp, TI) eine **"Rasche Beseitigung der Exzesse"** in der Bestrafung von Tempo-Sündern im Strassenverkehr. Die im Rahmen der Via Sicura aufgenommene und der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" entlehnte verschärfte Ahndung von bedeutenden Geschwindigkeitsübertretungen im Strassenverkehr werde, so Nationalrat Regazzi, exzessiv angewendet und führe zu einer generellen Kriminalisierung aller Autofahrer. Der Initiator wünscht sich eine Lockerung der Bestrafung von "unbescholtenen Autofahrern" bei gleichzeitiger Beibehaltung von harten Strafen für Raser. Die KVF-NR empfahl im November 2015 mit 13 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die eben erst in Kraft getretenen Massnahmen der Via Sicura sollten nicht bereits wieder geändert werden, zudem entspreche die harte Ahndung von Rasern dem in der Volksinitiative "Schutz vor Rasern" formulierten Volkswillen. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. In der Debatte im Nationalrat griffen verschiedene Redner der SVP die Via Sicura an, so verdächtigte etwas Jean-François Rime (svp, FR) die Kantone, mit Bussengeldern aus dem Strassenverkehr das Budget aufzubessern, und Jean-Luc Addor (svp, VS) bemängelte, die Via Sicura verhindere zwar Verkehrstopfer, provoziere aber "soziale, berufliche und familiäre Opfer". Mit 113 zu 72 Stimmen bei 4 Enthaltungen folgte der Nationalrat der Minderheit und gab der Initiative Folge. Die geschlossen stimmende SVP-Fraktion konnte dabei auf die Unterstützung einer Mehrheit von FDP, CVP und BDP zählen.

Die KVF-SR teilte die Auffassung ihrer Schwesterkommission und empfahl am 14. April 2016 einstimmig, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Sie verwies zudem auf das von ihr eingereichte Postulat 16.3267, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Der Ständerat folgte seiner Kommission am 8. Juni 2016, nahm das Postulat an und gab der parlamentarischen Initiative Regazzi mit 20 zu 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen keine Folge.³⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 08.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die **periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** von Autolenkerinnen und Autolenkern soll nicht ab dem 70. Altersjahr einsetzen, sondern erst ab dem 75. Dies verlangt eine parlamentarische Initiative Reimann (svp, AG), welche im Juni 2015 im Nationalrat eingereicht worden war. In den Nachbarländern gebe es trotz der EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG keine periodische Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit und im Vergleich zur Schweiz auch keine nennenswerten Unterschiede in der Unfallstatistik. Der Bund missachte die Selbstverantwortung der älteren Autofahrer, so Nationalrat Reimann. Die KVF-NR sah indes in der periodischen Untersuchung ab dem 70. Altersjahr keine Diskriminierung und auch keine zu grosse Einschränkung in der Selbstverantwortung und beantragte im November 2015 mit 15 zu 9 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) stellte sich gegen diesen Antrag. Am 16. Dezember 2015 gab der Nationalrat der parlamentarischen Initiative Reimann mit 97 zu 82 Stimmen bei 4

Enthaltungen Folge. Zusammen mit knappen Mehrheiten der Fraktionen von CVP und FDP gewann die geschlossen stimmende SVP-Fraktion über die ablehnende Ratslinke. Im April 2016 beantragte auch die KVF-SR mit 6 gegen 3 Stimmen, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Die periodischen Kontrolluntersuchungen ab 70 Jahren seien nicht diskriminierend, zudem sei die Regelung im Rahmen der Via Sicura optimiert worden. Die Kommission verwies weiter auf das eigene Kommissionspostulat, welches eine Evaluation der Via Sicura-Massnahmen fordert. Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte Folgegeben. Am 8. Juni 2016 debattierte die kleine Kammer über das Geschäft. In den Voten wurde hauptsächlich auf die wissenschaftliche Evidenz eingegangen: Die Unfallstatistik zeige, dass alte Fahrerinnen und Fahrer keine Risikogruppe darstellten. Konrad Graber (cyp, LU) ging darauf nicht ein, empfahl dem Rat aber aus Effizienzgründen wie bei der parlamentarischen Initiative Regazzi keine Folge zu geben und erst den Bericht über die Evaluation der Via Sicura abzuwarten. Die kleine Kammer folgte entgegen diesem Votum der Minderheit Hösli und gab der Initiative mit 22 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) Folge.³¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 13.02.2017
NIKLAUS BIERI

Eine parlamentarische Initiative Addor (svp, VS) mit dem Titel "**Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung**" verlangte, dass die mit dem Massnahmenpaket Via sicura eingeführte Rückgriffspflicht der Versicherer auf fehlbare Strassenverkehrsteilnehmende wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt wird. Vor der Verabschiedung der Via sicura konnten Versicherungen unfallverursachende Versicherte finanziell am Schaden beteiligen, mit der heutigen Rückgriffspflicht komme es zu Härtefällen, in denen eine zusätzliche Bestrafung durch den finanziellen Rückgriff nicht angemessen sei, argumentierte der Initiant, der die Initiative im Dezember 2015 im Nationalrat eingereicht hatte. Im Februar 2017 gab die KVF-NR der parlamentarischen Initiative mit 14 zu 6 Stimmen bei 4 Enthaltungen Folge.³²

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.³³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 17.05.2017
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme der parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** ab 75 statt ab 70 Jahren, reichte die KVF-NR im März 2017 den Entwurf zu einer entsprechenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ein. Im Mai 2017 nahm der Bundesrat dazu Stellung. Der Bundesrat stellte darin fest, dass sich im Vernehmlassungsverfahren die Befürworter und Gegner einer späteren Prüfung der Fahrtüchtigkeit die Waage halten. Weil der Bundesrat die Eigenverantwortlichkeit der Seniorinnen und Senioren in diesem Bereich fördern möchte, stimmte er einer Heraufsetzung des Untersuchungsalters zu, jedoch unter dem Vorbehalt flankierender Massnahmen wie beispielsweise Sensibilisierungskampagnen, damit die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet sei.³⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 29.09.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) zur Heraufsetzung der **periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit** vom 70. auf das 75. Altersjahr im Parlament Folge gegeben worden war, behandelte der Nationalrat im Juni 2017 eine entsprechende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes. Eine Mehrheit der KVF-NR empfahl die Annahme, eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) wollte die Vorlage so ändern, dass eine erste obligatorische Untersuchung mit 70 Jahren stattfindet, die nächste aber erst mit 75 (statt alle zwei Jahre, wie bisher). In der Debatte wurden hauptsächlich die Antworten von Ärzteverbänden im vom Astra in dieser Sache durchgeführten Vernehmlassungsverfahren herangezogen. Der Nationalrat folgte schliesslich seiner Kommissionsmehrheit und nahm das höhere Alter bei der ersten Fahrtüchtigkeitsprüfung mit 143 zu 15 Stimmen (bei 26 Enthaltungen) an. Im September 2017 stimmte auch der Ständerat der Vorlage trotz eines eindringlichen Appells von Ständerat Jositsch (sp, ZH) mit 34 zu 4 Stimmen (5 Enthaltungen) zu. In den Schlussabstimmungen vom 29. September 2017 wurde die Gesetzesänderung in beiden Kammern klar angenommen.³⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 09.04.2018
NIKLAUS BIERI

Aufgrund der Annahme der Motion KVF-SR am 27. Februar 2018 sah die KVF-SR keinen weiteren Handlungsbedarf bezüglich der Via sicura. Sie beschloss deshalb an ihrer Sitzung vom 9. April 2018 einstimmig, der parlamentarischen Initiative Addor (svp, VS) **"Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung"** keine Folge zu geben. Aus dem gleichen Grund empfahl sie ihrem Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die im September 2016 vom Nationalrat angenommene Motion Gschwind (cvp, JU) "Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen" abzulehnen. Der im Rat noch nicht behandelten, im März 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative Rieder (cvp, VS) "Via sicura. Zurück zur Vernunft" wollte die KVF-SR mit 8 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung ebenfalls keine Folge geben. Ständerat Rieder zog seine parlamentarische Initiative im Mai 2018 zurück.³⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 04.04.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH) **«Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»** wurde im April 2019 von der KVF-SR behandelt. Die Kommission blieb bei ihrer schon im Januar 2018 geäusserten Haltung, dass das Ansinnen des Initianten zu stark in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreifen würde, und empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben.³⁷

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 05.04.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2018 eingereichten parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen»** schlug Jean-Pierre Grin (svp, VD) eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes vor, welche die Aufhebung des temporären Führerausweisentzugs bei einmaligen leichten bis mittelschweren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsordnung zugunsten einer verordneten Weiterbildungsmassnahme ermöglichen soll. Mitte Oktober 2018 gab die KVF-NR der Initiative Folge, die KVF-SR lehnte das Ansinnen im April 2019 jedoch ab.³⁸

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.³⁹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte der kleinen Kammer, der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» Folge zu geben. Der Ständerat entschied sich jedoch im Juni 2019 mit 20 gegen 16 Stimmen (1 Enthaltung) für den Antrag seiner Kommission und somit gegen Folgegeben.⁴⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 17.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen**» verlangt, dass der auf bestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis auch nach einer leichten bis mittelschweren Widerhandlung wiedererteilt werden kann, wenn die fehlbare Person eine Nachschulung absolviert hat. Die KVF-NR hatte der Initiative im Oktober 2018 Folge gegeben, die KVF-SR hatte ihr im April 2019 jedoch keine Zustimmung erteilt. Nach erneuter Prüfung entschied die nationalrätliche Kommission im August 2019 wiederum auf Folge geben; wie schon beim ersten Entscheid stand für die Kommissionsmehrheit das Verhindern von Härtefällen im Vordergrund. Im September debattierte der Nationalrat über die parlamentarische Initiative. Für die Kommissionsminderheit begründete Nationalrat Hadorn (sp, SO) deren Antrag, keine Folge zu geben: Noch immer gebe es zu viele Getötete oder Schwerverletzte im Strassenverkehr, es gebe daher keinen Anlass, die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kurz nach der Einführung der Via sicura bereits wieder auszuhöhlen. In der grossen Kammer setzte sich die Haltung der Kommissionsmehrheit jedoch durch: Der parlamentarischen Initiative wurde mit 100 gegen 73 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) Folge gegeben.⁴¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 20.01.2020
NIKLAUS BIERI

Mit einer parlamentarischen Initiative verlangte Nationalrat Christian Lüscher (fdp, GE), dass die **Umstände bei dringlichen Fahrten von Blaulichtorganisationen besser gewürdigt** würden – dies im Fall, dass Fahrerinnen und Fahrer von Polizei-, Feuerwehr-, Ambulanz- oder Zollfahrzeugen für Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz bei Einsatzfahrten gebüsst würden. Der Initiator betonte, das Ziel sei nicht die Straffreiheit, es gebe aber ein öffentliches Interesse daran, dass Ordnungskräfte oder Rettungspersonal so schnell wie möglich eingreifen können. Ein Urteil solle deshalb nicht auf Grundlage der Umstände gefällt werden, die der Justiz bekannt seien, sondern auf der Grundlage jener Umstände, die den Fahrerinnen und Fahrern im Moment des Einsatzes bekannt seien. Bei der KVF-NR stiess das Anliegen auf Wohlwollen: Mit 16 zu 8 Stimmen gab die Kommission der Initiative Folge.⁴²

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 11.02.2020
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Grin (svp, VD) «**Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen**» wurde im Februar 2020 von der KVF-SR geprüft. Die Kommission stellte dabei mit 9 zu 3 Stimmen (bei einer Enthaltung) den Antrag an ihren Rat, dem Beschluss des Nationalrates, der Initiative Folge zu geben, nicht zuzustimmen. Das mit der Via sicura eingeführte Kaskadensystem bei Führerausweisentzügen sei wirkungsvoll und solle nicht geändert werden.⁴³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 26.05.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Eine von Walter Wobmann (svp, SO) im September 2019 eingereichte parlamentarische Initiative befasste sich mit dem **Stau im Strassenverkehr**. Solange die jährlichen Stautunden im Strassenverkehr über dem Wert von 12'000 lägen, solle der Bundesrat darauf verzichten, weitere Abgaben auf Treibstoffen zu erheben oder Konzepte wie etwa Mobility Pricing einzuführen, so Wobmann. Die KVF-NR beantragte im Mai 2020 mit 15 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Initiative keine Folge zu geben. Die Mehrheit argumentierte, dass zur Verminderung der Stautunden gezielte Ausbauten im Rahmen des «STEP Nationalstrasse» nötig seien. Zudem sollten die bestehenden Strassen effizienter genutzt werden. Eine Umsetzung der Initiative hingegen würde die Liquidität des NAF reduzieren, damit den geforderten Unterhalt und den Ausbau der Strassen verhindern und somit die Anzahl der Stautunden noch vergrössern. Die Minderheit (bestehend aus allen SVP-Mitgliedern der KVF-NR) wies darauf hin, dass die Strassenbenutzerinnen und -benutzer in vielfältiger Weise für den Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur bezahlten, dafür aber bei Weitem nicht die erforderliche Gegenleistung erhielten.⁴⁴

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 03.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2020 befasste sich der Ständerat mit der parlamentarischen Initiative **«Strassenverkehrsgesetz. Zurück zu verhältnismässigen Sanktionen, um dramatische Konsequenzen für Beruf und Familie zu verhindern»** von Jean-Pierre Grin (svp, VD). Im Namen der Mehrheit der KVF-SR erläuterte Stefan Engler (cvp, GR) die Argumente, die gegen das Anliegen sprachen. Zum einen solle es immer eine gewisse Mindestdauer geben, wenn es zum Entzug des Führerausweis komme. Damit soll es nicht dazu kommen, dass bei gewissen leichten Verkehrsdelikten von den Betroffenen eine Nachschulung anstelle eines Führerscheinentzugs gewählt würde. Dies würde dem «präventiven Instrument des Warnentzugs» zuwiderlaufen, so Engler. Zum anderen könne auf Personen, die aufgrund ihres Berufs besonders auf den Führerausweis angewiesen sind, bereits heute Rücksicht genommen werden, indem bei diesen die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann. Schliesslich wies Engler noch darauf hin, dass in Kürze eine Revision des SVG anstehe, im Rahmen welcher das gesamte Sanktionssystem unter die Lupe genommen werde. Für die Kommissionsminderheit erläuterte Hansjörg Knecht (svp, AG), dass die vorliegende Initiative nur auf eine Verhinderung von Härtefällen bei erstmaligen leichten oder mittelschweren Widerhandlungen abziele, da diese Vergehen mit einem Führerausweisentzug unverhältnismässig hart bestraft würden. Er appellierte in der Folge, der Initiative zuzustimmen, um solche Härtefälle zu verhindern. Die kleine Kammer folgte jedoch der Mehrheit ihrer Kommission und gab der Initiative mit 28 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung klar keine Folge.⁴⁵

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 21.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 beugte sich der Nationalrat über die parlamentarische Initiative **«Keine zusätzlichen Belastungen der Verkehrsteilnehmer wegen Stautunden»** von Walter Wobmann (svp, SO). Diese war bereits von der KVF-NR abgelehnt worden und fand nun auch in der grossen Kammer keine Mehrheit. Für die Kommissionsmehrheit resümierte Martin Candinas (cvp, GR), dass die finanziellen Mittel für Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes unabhängig von den Stautunden sichergestellt werden müssten; dafür brauche es regelmässige Einnahmen durch Abgaben der Strassenbenutzerinnen und -benutzer. Mit Annahme der Initiative würde die Finanzierung des Nationalstrassennetzes erst recht unter Druck geraten. Der parlamentarischen Initiative wurde schliesslich deutlich mit 135 zu 52 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge gegeben.⁴⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 04.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-SR stimmte im Februar 2021 einer parlamentarischen Initiative Lüscher (fdp, GE) zur besseren Würdigung der **Umstände bei dringlichen Fahrten von Blaulichtorganisationen** zu. Das Ziel der Initiative bestehe darin, dass die Ordnungskräfte bei Straftaten und Unfällen so rasch wie möglich eingreifen können. In der Folge sollen die zuständigen Behörden und Gerichte das Verhalten der Ordnungskräfte auf der Grundlage der beim Einsatz herrschenden Umstände beurteilen und nicht aufgrund der Umstände, «die die Strafverfolgungsbehörden und das Gericht im Nachhinein zur Verfügung haben».

Die Kommission bat ihre Schwesterkommission, die Arbeiten zur Umsetzung dieser Initiative in die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes zu integrieren und nicht parallel zu legiferieren. Der Bundesrat werde die Botschaft zu diesem Geschäft noch 2021 ins Parlament bringen.⁴⁷

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 10.08.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative forderte Gabriela Suter (sp, AG), dass **Tempo 30 innerorts zur Regel** werden solle. Dies führe zu mehr Sicherheit und Lebensqualität sowie zu einer tieferen Lärmbelastung. Für diese Reduktion von derzeit generell 50km/h auf generell 30km/h müssten die entsprechenden Bestimmungen im SVG geändert werden. Die Angst, dass es damit zu mehr Staus kommen würde, sei unbegründet; Studien hätten gezeigt, dass Tempo 30 vielmehr eine Verflüssigung des Verkehrs bringe, argumentierte Suter. Die KVF-NR behandelte die Initiative im August 2021. Die Mehrheit (13 zu 10 Stimmen) beschloss, der Initiative keine Folge zu geben, insbesondere weil das innerörtliche Tempolimit Sache der Kantone respektive der Gemeinden sei.⁴⁸

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 26.10.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Grünen-Fraktion forderte mit einer im März 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass **ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zugelassen werden**. Die Grünen begründeten diese Initiative damit, dass jeder Sektor seine Emissionen senken müsse, um die Klimaziele von Paris erreichen zu können. Die geforderte Zulassungsbeschränkung sei zudem technikneutral; so könnten beispielsweise auch Fahrzeuge mit Wasserstoffmotoren oder mit noch unbekanntem, alternativen Antriebsformen zugelassen werden, sofern diese ohne fossile Treibstoffe auskommen.

Die Mehrheit der KVF-NR beantragte im Oktober 2021, der Initiative keine Folge zu geben. Sie begründete dies damit, dass eine solche Einschränkung einen zu starken Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit bedeuten würde. Zudem würde der Bevölkerung dadurch eine finanzielle Mehrbelastung aufgebürdet, da die nicht fossil angetriebenen Automobile derzeit im Durchschnitt noch teurer seien als herkömmliche Fahrzeuge. Schliesslich sei auch der anvisierte Zeithorizont nicht realistisch.⁴⁹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 06.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Nationalrat Christian Lüscher (fdp, GE) forderte mit einer im Dezember 2021 eingereichten parlamentarischen Initiative, dass nicht nur Velos, sondern auch andere **Zweiräder auf dem Gehsteig abgestellt werden dürfen**, solange für Fussgängerinnen und Fussgänger ein 1,5m breiter Weg frei bleibt. Es sei nicht ersichtlich, weshalb diese Regelung derzeit nur für Fahrräder gelte, nicht jedoch für Motorroller und ähnliche Fahrzeuge. Lüscher forderte daher eine entsprechende Änderung des SVG. Die Initiative wurde im November 2022 zurückgezogen, nachdem diese Regelung im Rahmen der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes zwar debattiert, letztlich jedoch verworfen worden war.⁵⁰

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die grosse Kammer befasste sich in der Wintersession 2021 mit einer **parlamentarischen Initiative der Grünen**, welche forderte, dass **ab 2023 nur noch Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ohne fossilen Antrieb neu zugelassen werden dürfen**. Balthasar Glättli (gp, ZH) wies darauf hin, dass sich die Bundesversammlung verpflichtet habe, die Klimaziele von Paris einzuhalten. Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes an der Urne seien nun alternative Wege umso wichtiger, um den Klimawandel zu bekämpfen. Für den Verkehrsbereich stelle die vorliegende Initiative eine solche Alternative dar. Die Mehrheit der vorberatenden KVF-NR war jedoch anderer Ansicht, wie Kommissionssprecher Matthias Bregy (mitte, VS) erläuterte. Bregy argumentierte, dass die Initiative unrealistisch und unsozial sei: Zum einen sei der Zeithorizont von 2023 nicht zu erreichen, da bis in einem Jahr gar nicht genügend Autos mit alternativen Antrieben zum Verkauf angeboten werden könnten. Zum anderen würde diese geplante Verknappung des Angebots zu höheren Preisen führen, wodurch die Fahrzeuge nicht mehr für alle Personen erschwinglich wären. Der **Nationalrat** folgte den Argumenten der Kommissionsmehrheit und gab der Initiative mit 115 zu 67 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge. Die Initiative ist damit erledigt.⁵¹

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **parlamentarische Initiative Suter** (sp, AG) für ein **Tempolimit von 30 km/h innerorts** stand in der Wintersession 2021 auf der Traktandenliste des Nationalrats. Gabriela Suter bewarb ihr Anliegen mit dem Argument, dass ein generelles Tempolimit von 30 km/h anstelle der heute geltenden 50 km/h innerorts für mehr Sicherheit und weniger Lärm sorgen werde. Zudem würde in den Quartieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert.

Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) erläuterte, dass die Mehrheit der KVF-NR der Initiative keine Folge geben wolle, da es primär Aufgabe der Kantone und Gemeinden sei, zu entscheiden, in welchen Gebieten sie Tempo 30 einführen möchten und wo nicht. Zudem würde die generelle Temporeduktion bauliche Massnahmen und somit hohe Kosten für die Kantone und Gemeinden mit sich bringen. Die baulichen Massnahmen seien nötig, um die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bringen, sich auch wirklich an das Tempolimit zu halten. Im Anschluss an diese Diskussion gab der Nationalrat der Initiative mit 105 zu 79 Stimmen bei 2 Enthaltungen keine Folge, womit diese erledigt ist.⁵²

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 28.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Sidney Kamerzin (mitte, VS) reichte im März 2022 eine parlamentarische Initiative für eine **Senkung der Mineralölsteuer** ein. Er forderte, dass das MinöStG dahingehend geändert wird, dass der Bundesrat bei aussergewöhnlichen Umständen und Ereignissen höherer Gewalt wie etwa einem Krieg temporäre Steuererleichterungen beschliessen kann. Kamerzin begründete seine Initiative mit der Erhöhung der Benzinpreise, zu denen es im Zuge des Krieges in der Ukraine gekommen war. Er warnte vor den Folgen für die Schweizer Wirtschaft und für die Privathaushalte, möglicherweise könne die Schweiz gar in eine Rezession geraten. Entsprechend würde eine Reduktion des Benzinpreises die ganze Bevölkerung entlasten.

Die KVF-NR befasste sich Ende Juni 2022 mit dem Anliegen. Angesichts der Tatsache, dass sich beide Räte in der kurz davor durchgeführten Sommersession 2022 in einer ausserordentlichen Session zu ebendiesem Thema gegen ein ähnliches Anliegen ausgesprochen hatten, gab die Mehrheit der Kommission (14 zu 10 Stimmen) der parlamentarischen Initiative keine Folge.⁵³

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 18.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Mittels einer parlamentarischen Initiative forderte Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, GE) im Juni 2022, dass **in der Werbung für Motorfahrzeuge jeweils auch auf eine alternative Mobilitätsform aufmerksam gemacht wird**. Als Alternativen schlug die grüne Nationalrätin den Langsamverkehr, Fahrgemeinschaften oder den öffentlichen Verkehr vor. Begründet wurde die Initiative nicht nur mit klimapolitischen Überlegungen, sondern auch mit Hinweisen auf die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung, welche durch den motorisierten Verkehr entstehen, sowie auf die Vorteile des gesünderen Lebensstils, der mit dem Langsamverkehr einhergeht.

Die KVF-NR befasste sich Mitte Oktober 2022 mit dem Anliegen. Die Kommission beantragte mit 16 zu 7 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben. Für die Kommissionsmehrheit stellten Eingriffe in die Werbefreiheit in diesem Bereich kein zielführendes Mittel und keine staatliche Aufgabe dar. Eine Minderheit hingegen sah in der Initiative eine Chance, das Kauf- und Konsumverhalten im Bereich der Mobilität positiv zu beeinflussen.⁵⁴

Trafic d'agglomération, transport public

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 28.06.2022
LENA BALTISSER

Im Juni 2022 reichte die KVF-NR eine parlamentarische Initiative für eine **Anschubfinanzierung für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben im Strassen-ÖV durch den Bund** ein. Die Kommission war der Ansicht, dass durch die Umstellung von Dieselmotoren auf Busse mit alternativem Antrieb ein grosser Beitrag an die Reduktion der CO₂-Emissionen im öffentlichen Verkehr geleistet werden könne. Aktuell bestünden aber noch grosse Hürden im Bereich der Finanzierung, welche die Umstellung auf umweltfreundlichere Busse verlangsamen und wirtschaftlich unattraktiv machen würden. Zudem schätzte die KVF-NR die vom Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage zum revidierten CO₂-Gesetz vorgesehene Unterstützung von emissionsarmen Bussen als unzureichend ein. Mit der Kommissionsinitiative sollte die Umstellung auf Busse mit klimaneutralem Antrieb gezielt vorangetrieben werden. Dazu sollten konkret auf acht Jahre beschränkte A-fonds-perdu-Beiträge für eidgenössisch konzessionierte oder kantonale bewilligte Transportunternehmen geschaffen werden. Die Anschubfinanzierung des Bundes sollte dabei aber nur einen Teil der Anschaffungskosten decken, um die Beteiligung der Kantone und Städte an der Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im öffentlichen Verkehr zu sichern. Die KVF-NR hiess die Kommissionsinitiative mit 15 zu 9 Stimmen gut, womit sie an ihre Schwesterkommission überwiesen wurde.⁵⁵

Protection de l'environnement

Mesure contre le bruit

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 11.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die im Juni 2020 von Gabriela Suter (sp, AG) eingereichte parlamentarische Initiative «**Mit Lärmblitzern gegen unnötigen Fahrzeu­glärm vorgehen**» forderte die Erarbeitung gesetzlicher Grundlagen, damit mit Lärmradargeräten Motoren­lärm gemessen werden kann und Fahrzeuge mit zu hohen Werten gebüsst werden können. Sie verfolgte damit ein ähnliches Ziel wie mit der von ihr gleichzeitig eingereichten parlamentarischen Initiative 20.444. Die Initiantin erläuterte, dass sich die Kontrolle und Ahndung übermässigen Lärms im Strassenverkehr schwierig gestalte. In einigen Kantonsparlamenten seien daher bereits Vorstösse für die Einführung von Lärmblitzern hängig. Für deren Installation bedürfe es aber zuerst einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene.⁵⁶

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 11.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie bereits in ihrer ebenfalls im Juni 2020 eingereichten parlamentarischen Initiative 20.443 peilte Gabriela Suter (sp, AG) auch mit der Initiative «**Endlich wirksam gegen lärmende Motorräder vorgehen**» vom Juni 2020 auf eine Verringerung der Lärm­belastung durch Motorfahrzeuge. Suter forderte, dass für Motorräder mit einem Stand­pegel von über 95 Dezibel ein Fahrverbot erlassen werde. In ihrer Begründung der Initiative wies sie unter anderem darauf hin, dass das österreichische Bundesland Tirol im Juni 2020 ein ebensolches Verbot eingeführt habe. Damit ent­falle offensichtlich das bisher gegen ähnliche Vorstösse ins Feld geführte Argument, wonach sich die Schweizer Lärmvorschriften an die EU-Richtlinien halten müssen, um das Landverkehrsabkommen mit der EU nicht zu gefährden.⁵⁷

Politique sociale

Assurances sociales

Assurance-vieillesse et survivants (AVS)

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 01.01.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Mai 2019 reichte Luzi Stamm (svp, AG) eine parlamentarische Initiative ein, mit der er **Gelder von fix montierten Verkehrsüberwachungsgeräten der AHV zukommen** lassen wollte. Dadurch würden sich die Instanzen, welche die Radargeräte platzierten, zukünftig von den Geldempfängern unterscheiden, wodurch sichergestellt werden könne, dass die Überwachungsgeräte der Sicherheit im Strassenverkehr und nicht der Aufbesserung der Gemeinde- oder Kantonskasse dienten. Nach Stamms Ausscheiden aus dem Nationalrat bei den eidgenössischen Wahlen 2019 wurde die Initiative abgeschrieben.⁵⁸

1) AB NR, 1990, S. 1870 ff.

2) Medienmitteilung KVF-NR; SGT, TA, 18.10.17; WoZ, 19.10.17

3) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018

4) AB NR, 2018, S. 1886 ff

5) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.

6) AB NR, 2012, S. 461 f., AB SR, 2012, S. 833 f.

7) Medienmitteilung KVF-NR vom 25.8.20

8) AB NR, 2020, S. 2628 f.

9) BO CN, 1992, p. 612 ss.; BO CN, 1992, p. 614 ss.; JdG, 21.3.92.

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

11) BO CE, 1999, p. 954 ss.; BO CE, 1999, p. 960 ss.

12) BO CN, 2000, p. 361 ss.

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

14) FF, 2000, p. 3015 ss. et 3026 ss.; BO CN, 2000, p. 902 ss. et 1210; BO CE, 2000, p. 393 et 723.

15) BO CN, 2001, p. 693 ss.; presse du 13.6.01.

16) BO CN, 2001, p. 260 ss. et 1430 ss.; Bund, 20.3.01.

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

18) 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.

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

20) BO CE, 2009, p. 400 ss.; presse du 27 au 29.5.09; NZZ, 26.8.09 (CTT-CN).

21) BO CN, 2010, p. 1296 ss. et Annexes III, p. 211 ss. (CAJ).

22) BO CE, 2010, p. 692 ss. et 1008; BO CN, 2010, p. 1433 ss. et 1672; FF, 2010, p. 5973 ss.; FF, 2010, p. 3767 ss.; FF, 2010, p. 3779 ss.

23) BO CN, 2010, p. 1452 s. et 2181; BO CE, 2010, p. 1047 et 1354; FF, 2010, p. 8221 s.; FF, 2010, p. 3579 ss. (CTT-CN) et 3589 s. (CF).

24) AS, 2011, S. 4925; TG, 4.5.11.

25) AB NR, 2011, S. 2033 ff.; TA, 31.1.11; SGT, 18.2.11 (Sportverbände); Presse vom 12.4.11; BZ, 25.5.11.

26) AB SR, 2012, S. 264.

- 27) Pa.Iv. 14.465.
- 28) AB NR, 2015, S. 2215 f.
- 29) AB NR, 2014, S. 2312 f.; AB SR, 2016, S. 196.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR
- 30) AB NR, 2015, S. 2217 f.; AB SR, 2016, S. 406 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR; Kommissionsbericht KVF-SR; LMD, NZZ, 9.6.16
- 31) AB NR, 2015, S. 2260 ff.; AB SR, 2016, S. 408 ff.; Kommissionsbericht_KVF-NR; Kommissionsbericht_KVF-SR
- 32) Medienmitteilung KVF-NR
- 33) AB NR, 2017, S. 649
- 34) Bericht KVF-NR; Stellungnahme BR
- 35) AB NR, 2017, S. 1054ff.; AB SR, 2017, S. 591ff.; LZ, 30.9.17
- 36) Medienmitteilung KVF-SR vom 10.04.18
- 37) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
- 38) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18; Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
- 39) AB NR, 2019, S. 994 ff.
- 40) AB SR, 2019, S. 486 f.
- 41) AB NR, 2019, S. 1622 ff.; Bericht der KVF-NR vom 13.8.19
- 42) Medienmitteilung der KVF-NR vom 21.1.20
- 43) Medienmitteilung der KVF-SR vom 11.2.20
- 44) Bericht KVF-NR vom 26.5.20; Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
- 45) AB SR, 2020, S. 340 f.
- 46) AB NR, 2020, S. 1725 f.
- 47) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.2.21
- 48) Medienmitteilung KVF-NR vom 10.8.21; Pa. Iv. 21.441
- 49) Medienmitteilung KVF-NR vom 26.10.21
- 50) Pa. Iv 21.506
- 51) AB NR 2021, S. 2694 ff.
- 52) AB NR 2021, S. 2698 ff.
- 53) Medienmitteilung KVF-NR vom 28.6.22
- 54) Medienmitteilung KVF-NR vom 18.10.22
- 55) Medienmitteilung KVF-NR vom 28.6.22; Pa. Iv. 22.452
- 56) Pa. Iv. 20.443
- 57) Pa. Iv. 20.444
- 58) Pa.Iv. 19.435