

Vorschau Frühjahrssession 2009

Nationalrat

Kontakte:
NR Markus Hutter, via Parlament
Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis**Frühjahrssession 2009: 02. bis 20. März 2009****Nationalrat**

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
03.411	Pa.Iv. Giezendanner	Wiederzulassung von Formel-1-Autorennen (Differenzen) <i>(Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen)</i> (05.03.09) Zustimmung
05.028	Bundesratsgeschäft	Bahnreform 2. Zusatzbotschaft (Differenzen Entwürfe 8 und 9) <i>(Sicherheitsdienst der Transportunternehmen; Angleichungen und Systematisierung rechtlicher und finanztechnischer Standards unter Bahnen)</i> (05.03.09) Zustimmung
06.488	Pa.Iv. Hutter Markus	Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen! <i>(Wirkungsnachweis bei dringlichen Massnahmen, wie Tempolimiten auf Nationalstrassen.)</i> (behandlungsreifes Geschäft) Zustimmung
07.082	Bundesratsgeschäft	Gesamtschau FinöV (ZEB) (Differenzen Entwürfe 1, 3 und 5) <i>(Festlegung der künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und deren Finanzierung)</i> (11.03.09) Zustimmung
07.3272	Mo. NR (Pedrina)	Revision der Trassenpreise zur Optimierung der Bahnkapazitäten, insbesondere im Transit (Differenzen) <i>(Differenzierte Gestaltung der Trassenpreise im Schienenverkehr nach Angebot und Nachfrage)</i> (behandlungsreifes Geschäft) Zustimmung
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz <i>(Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe)</i> (behandlungsreifes Geschäft) Zustimmung
08.3061	Mo. Imoberdorf	Höhere Verkehrssicherheit des alpenquerenden Schwerverkehrs über die Alpenpässe <i>(Gesetzesverschärfung, insbesondere die Bremsen und die Ausbildung der Fahrzeuglenker betreffend)</i> (behandlungsreifes Geschäft) Ablehnung

03.411 Pa.Iv. Giezendanner Wiedenzulassung von Formel-1-Autorennen

- Antrag: In der Schweiz sollen Formel-1-Autorennen grundsätzlich wieder zugelassen werden. Mit dieser Zulassung soll die Möglichkeit geschaffen werden, eine neue moderne Rennstrecke zu bauen.
- Ziel: Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen gemäss Art. 52 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).
- Beschluss NR: (22.09.04) Der Initiative wird mit 88 zu 75 Stimmen Folge gegeben.
- Bericht KVF-NR: (22.11.05) Die Kommissionen legt einen Bericht und Erlassentwurf zur Änderung von Artikel 52 SVG vor. Öffentliche Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen sollen wieder erlaubt sein. Sie brauchen jedoch eine Bewilligung.
- Antrag BR: (01.02.06) Der Bundesrat will keine Formel-1-Rennen in der Schweiz. Autorennen stünden wegen der Geschwindigkeit und der Risikobereitschaft im Gegensatz zu den Zielen der Verkehrssicherheit. Zudem brächten sie einen höheren Schadstoffausstoss und Energieverbrauch. Die hohen Kosten für Bau und Betrieb stellten die Wirtschaftlichkeit von Rennstrecken in Frage.
- Beschluss NR: (05.06.07) In der Gesamtabstimmung heisst der Nationalrat die Aufhebung des Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen mit 97 zu 77 Stimmen gut.
- Beschluss SR: (04.10.07) Der Ständerat beschliesst – entgegen dem Antrag seiner vorberatenden Kommission – mit 22 zu 21 Stimmen, nicht auf die Vorlage einzutreten.
- Antrag KVF-NR: (31.10.08) Die Kommission hält mit 13 zu neun Stimmen an der Initiative fest.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt, die SVG-Änderung zu genehmigen und das Verbot für Rundstreckenrennen aufzuheben.
Das grundsätzliche Verbot von Rundstreckenrennen für Motorfahrzeuge ist nicht mehr zeitgemäss. Das Verbot in Art. 52 SVG ist 1955 als Reaktion auf einen tragischen Unfall im französischen Le Mans entstanden, bei dem über 80 Personen ihr Leben verloren.
Die Sicherheit hat sich auf den Rennplätzen auf der ganzen Welt in den letzten 50 Jahren entscheidend verbessert. Heute profitiert die zivile Autoindustrie von den Fortschritten in der Sicherheitstechnologie des Automobil-Rennsports.

05.028 Bundesratsgeschäft**Bahnreform 2. Zusatzbotschaft
(Differenzen Entwürfe 8 und 9)**

- Vorhaben: Mit dem Zusatzbericht vom 9. März 2007 hat der Bundesrat die ersten Teile der überarbeiteten Bahnreform 2 (05.028), welche das Parlament 2005 zurückgewiesen hat, erneut vorgelegt.
Die Vorlage umfasst die wenig bestrittenen Elemente, namentlich
- die Revision des Sicherheitsdiensts (Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, BGST; **Entwurf Nr. 8**: Übertragung des Sicherheitsdiensts auf private Organisationen, kein Gebrauch von Schusswaffen, usw.)
 - die Gleichstellung der Transportunternehmungen sowie die Weiterentwicklung früherer Reformen (**Entwurf Nr. 9**: Kompetenz zur Festsetzung von tieferen Werten Blutalkoholkonzentration für Lenker im öV auf der Strasse; Delegation von Gefahrgutsprüfungen an Private; Videoüberwachung; Abgeltung von Leistungen des öV; Trennung von Verkehr und Infrastruktur; freie Verfügbarkeit des Gewinns von konzessionierten Transportunternehmungen; Gleichbehandlung der Privatbahnen mit der SBB bei Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial, usw.).
- Ziel: Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr (öV) und die nachhaltige Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems.
- Beschluss NR: (11.03.08) Der Nationalrat stimmt der **Vorlage 8** mit 118 zu 62 Stimmen abweichend vom Entwurf des Bundesrats zu.
Die Bahnpolizei soll neu in einen Sicherheitsdienst und eine Transportpolizei aufgeteilt werden. Der Sicherheitsdienst darf lediglich Ausweise kontrollieren sowie Personen anhalten und wegweisen. Die Transportpolizei darf nach dem Entscheid des Nationalrats auch Gegenstände beschlagnahmen und Personen der Polizei zuführen. Die Bewaffnung mit Schusswaffen wurde nicht explizit verboten.
Die **Vorlage 9** nimmt der Nationalrat mit 113 zu 55 Stimmen an.
- Beschluss SR: (22.09.08) Der Ständerat schliesst sich betreffend die **Vorlage 8** seiner vorberatenden Kommission an. Es werden weitere Präzisierungen beim Sicherheitsdienst vorgenommen sowie die Rechte und Pflichten des Sicherheitsdiensts und der Transportpolizei klarer bzw. differenzierter geregelt. Dem Nationalrat schliesst sich dem Ständerat in der Frage der Bewaffnung der Transportpolizei an. Hingegen wird der Transportpolizei die Kompetenz zur Verhaftung von Personen abgesprochen. **Vorlage 9** ist im Ständerat in der Fassung des Nationalrats weitgehend unbestritten.
- Antrag KVF-NR: (30.10.08) Bei **Vorlage 8** folgt die Kommission grossmehrheitlich dem Ständerat. In **Vorlage 9** will die Kommission an der Anbietung des Direkten Verkehrs im Fern- und Regionalverkehr bei verschiedenen Unternehmungen festhalten. Zudem wird beantragt, die **Vorlagen 1-7** sowie **10** abzuschreiben, da sie insbesondere durch die **Vorlagen 8** und **9**, aber auch aufgrund anderer Vorlagen erledigt sind.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt, den Anträgen der KVF-NR zu folgen.

06.488 Pa.Iv. Hutter Markus Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen!

- Antrag:** Die Einzelinitiative verlangt, dass die Kantone bei der Anordnung von zeitlich beschränkten, dringlichen Massnahmen, wie Tempolimiten auf Nationalstrassen z.B. aufgrund besonderer Umweltsituationen, einen Wirkungsnachweis erbringen müssen.
- Ziel:** Keine wirkungslosen Tempolimiten bzw. -beschränkungen auf den Nationalstrassen.
- Beschluss KVF-NR:** (06.11.07) Die Kommission gibt dem Anliegen in einer Vorprüfung mit zehn zu neun Stimmen Folge. Sie ist der Ansicht, dass die heutige Situation mit den kantonal sehr unterschiedlichen Anwendungen von befristeten Tempo 80 auf der Autobahn unbefriedigend ist – dies umso mehr, als die Wirksamkeit der Massnahme keineswegs gesichert ist.
- Beschluss KVF-SR:** (20.06.08) Die Kommission gibt der Pa.Iv. keine Folge.
- Antrag KVF-NR:** (31.10.08) Die Mehrheit der Kommission hält an ihrem ursprünglichen Entscheid fest, der Einzelinitiative Folge zu geben. Sie will damit eine einheitliche Lösung in der Schweiz anstreben, was zur Verkehrs- und Rechtssicherheit beitrage. Die Minderheit der Kommission will der Initiative keine Folge geben, weil es sich lediglich um zeitlich beschränkte Tempolimiten auf kurzen Strecken handle. Weiter ist sie aus systematischen Gründen dagegen, dass Fragen der Gesetzesanwendung über Gesetzesänderungen gelöst werden. Schliesslich ist die Minderheit überzeugt, dass mit der Initiative ein falsches Signal in Bezug auf den Klimaschutz ausgesendet wird.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Annahme der Einzelinitiative.
- Im Frühjahr 2006 haben elf Deutschschweizer Kantone zur Bekämpfung der über den Grenzwerten liegenden Feinstaubbelastung Tempo 80 auf ihren Autobahnteilstücken verfügt. Bereits im August 2003 hatten die Kantone Tessin und auch Graubünden mit der Begründung der Ozonbekämpfung Tempo 80 auf ihren Autobahnteilstücken angeordnet.
- Die wissenschaftlich fundierte Auswertung der Messungen von InLuft (gemeinsames Luftmessnetz der Kantone Aargau, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Uri und Zug) im Frühjahr 2006 hat gezeigt, dass die Tempo-80-Beschränkungen auf Autobahnen für den Umweltschutz praktisch wirkungslos geblieben sind. Tempo 80 hat keine verminderte Feinstaubbelastung bewirkt.
- Auch in seiner kritischen Analyse der Ergebnisse des Berichts „Auswertung Tempo 80 auf Autobahnen“ der Baudirektion des Kantons Zürich (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) vom 12. April 2006 gelangt der Touring Club Schweiz (TCS) zum Schluss: Eine Verminderung der PM10-Werte durch Tempo 80 ist nicht nachweisbar!
- Mittlerweile billigt nicht einmal mehr die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) der Feinstaubmassnahme „Tempo 80“ eine reelle Wirkung zu; es heisst nur noch: „Tempobeschränkungen auf Autobahnen zeigen als kurzfristige Massnahme der Bevölkerung die Dringlichkeit auf“ – kein Wort mehr über deren lufthygienische Wirkung.

07.082 Bundesratsgeschäft**Gesamtschau FinöV (ZEB)
(Differenzen Entwürfe 1,3 ,und 5)**

- Vorhaben: Mit der Gesamtschau FinöV sollen die künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) festgelegt und der NEAT-Gesamtkredit angepasst werden. ZEB soll im Umfang von rund 5,2 Milliarden Franken realisiert werden; für die Neat ergibt sich ein neuer Finanzbedarf in Höhe von 19,1 Milliarden Franken.
- Die Gesamtschau FinöV gliedert sich in sechs Vorlagen:
- **Vorlage 1:** Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) – Fortsetzung der Bahn-2000-Projekte; Ausbau von Eisenbahnknoten; Massnahmen zur Beschleunigung, Verdichtung und Leistungssteigerung.
 - **Vorlage 2:** Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 5,2 Mrd. Franken.
 - **Vorlage 3:** Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen – Kredit: 1,33 Mrd. Franken.
 - **Vorlage 4:** Bundesbeschluss über die Anpassung des Neat-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) – Gesamtkredit: 19,1 Mrd. Franken (inkl. Reserven).
 - **Vorlage 5:** Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte – Verzögerter Beginn Rückzahlung der Bevorschussung.
 - **Vorlage 6:** Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 40 Mio. Franken.
- Ziel: Bau und Finanzierung der Neat und der übrigen schweizerischen Bahninfrastruktur für den Personen- und den Güterverkehr sichern.
- Beschluss SR: (05.06.08) (**Vorlage 1**) Auftrag an den Bundesrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis 2010 über weitere Angebotsentwicklung der Bahninfrastruktur; weitere Aufstockung des FinöV-Gesamtkredits, Suche neuer Einnahmenquellen.
- (**Vorlage 2**) Bewilligt wird ein Kredit von 5,4 Mrd. Franken für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, 200 Mio. Franken zusätzlich für den Regionalverkehr.
- Vorlagen 3 bis 6:** Beschluss gemäss Entwurf des Bundesrats.
- Beschluss NR: (16.09.08) **Vorlage 4** wird gutgeheissen; der Neat-Gesamtkredit wird somit auf 19,1 Mrd. Franken festgesetzt.
- (15.12.08 bzw. 17.12.08) **Vorlage 1** wird ergänzt mit expliziter Nennung einzelner Ausbaustrecken. **Vorlage 3:** Der Nationalrat lehnt die Kürzung bei der Lärmsanierung der Eisenbahnen ab. **Vorlagen 2, 5 und 6:** Der Nationalrat folgt mehrheitlich dem Ständerat.
- Antrag KVF-SR: (13.01.09) Die Kommission beantragt die Zustimmung zu **Vorlage 1**. Betreffend die Kürzung der Finanzmittel für die Lärmsanierung der Eisenbahnen (**Vorlage 3**) hält die Kommission am Vorschlag des Bundesrats fest.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Zustimmung zu den Anträgen der KVF-SR im Rahmen der Differenzbereinigung zur Vorlage.

07.3272 Mo. NR (Pedrina)

Revision der Trassenpreise zur Optimierung der Bahnkapazitäten, insbesondere im Transit

- Antrag: Die Netzzugangsverordnung soll ertragsneutral so geändert werden, dass beim nichtkonzessionierten Verkehr
- Deckungsbeitrag und Mindestpreis der Trassenpreise nach Angebot und Nachfrage differenziert werden; und
 - die Slots bei der Preisgestaltung höher gewichtet werden als das Zugsgewicht.
- Nötigenfalls sei dem Parlament eine Änderung des Eisenbahngesetzes (Art. 9b Abs. 3) zu beantragen.
- Im Weiteren soll das bereits heute vorgesehene Bonus/Malus-System (Art. 21 Abs. 2 der Netzzugangsverordnung) beförderlich eingeführt werden.
- Ziel: Trassenpreis gemäss Angebot und Nachfrage gestalten, damit auch weniger nachgefragte Trassen verkauft und dadurch Infrastrukturausbauten gespart bzw. aufgeschoben werden können.
- Antwort BR: (29.08.07) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
- Eine grössere Verschiebung der Lasten zwischen den Verkehrsarten beurteilt er allerdings kritisch. Änderungen am Trassenpreissystem würden sich unmittelbar auf die Rechnungen der Infrastrukturbetreiberinnen sowie der Netzbenutzerinnen und damit auf die durch die öffentliche Hand zu entrichtenden Abgeltungen auswirken.
- Eine ertragsneutrale Änderung mit allen Bestandteilen hätte eine höhere Belastung des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs (und damit höhere Abgeltungen von Bund und Kantonen) zur Folge.
- Der Mindesttrassenpreis sollte nach wie vor ein auf den kurzfristigen Grenzkosten basierender Preis bleiben, der aufgrund von messbaren Faktoren berechnet wird.
- Beschluss NR: (05.10.07) Der Nationalrat heisst die Motion oppositionslos gut.
- Beschluss SR: (26.05.08) Der Ständerat hat die Motion auf Antrag seiner Kommission einstimmig abgeändert. Erstens soll aus dem Titel der Hinweis auf den Transitverkehr gestrichen werden, und zweitens muss die Änderung der Netzzugangsverordnung nicht zwingend ertragsneutral sein.
- Antrag KVF-NR: (31.10.08) Die Kommission beantragt mit 13 zu sieben Stimmen, die Motion in der vom Ständerat beschlossenen Fassung anzunehmen.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt ebenfalls die Annahme der vom Ständerat geänderten Motion.
- Das jetzige Trassenpreissystem muss überarbeitet und vereinfacht werden. Für gleiche Strecken sollen Güterzüge keine höheren Grundgebühren bezahlen müssen als Personenzüge. Minderwertige Trassen sollen zu günstigeren Tarifen zugänglich sein als Trassen mit hoher Nachfrage. Zudem ist die Priorität des Bahnpersonenverkehrs gegenüber dem Bahngüterverkehr abzuschaffen oder zumindest viel flexibler zu handhaben. Die Ertragsneutralität der Reform des Trassenpreissystems steht gegenüber dem anzustrebenden Ziel der kostendeckenden Preisgestaltung im Bahngüterverkehr im Hintergrund.

08.012 Bundesratsgeschäft**Nationalstrassenabgabegesetz**

- Vorhaben:** Mit dem Bundesgesetz über die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) werden die Vollzugsvorschriften zum BV-Artikel 86 Abs. 2 legiferiert. Bisher stützte sich die Erhebung der Autobahnvignette von 40 Franken pro Jahr zur Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse direkt auf die Bundesverfassung (BV).
- Die Gesetzesvorlage hält am Status quo der heutigen Klebevignette und der Gebühr von 40 Franken pro Jahr fest.
- Die Kontrollen und die Strafverfolgung an der Grenze sollen neu durch Vertrag ganz oder teilweise privaten Organisationen übertragen werden können. Das Benützen der abgabepflichtigen Nationalstrassen ohne vorgängige Bezahlung der Abgabe oder mit nicht korrekt angebrachter Vignette wird wie bisher als Übertretung geahndet. Neu beträgt die Busse aber 200 statt hundert Franken.
- Ziel:** Die Abgabenerhebung für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse soll neu auf Gesetzesstufe geregelt werden.
- Antrag KVF-NR:** (02.09.08) Die Mehrheit der Kommission stimmte der Vorlage ohne Änderungen zu und verabschiedete sie in der Gesamtabstimmung mit 15 zu zwei Stimmen bei acht Enthaltungen.
- Eine Minderheit der Kommission will das Gesetz an den Bundesrat zurückweisen und eine Vorlage mit einer elektronischen Vignette mit Abgaben nach Fahrzeugkategorien.
- Weitere Minderheiten fordern eine Busse von 250 Franken, Jahresvignetten von 120 Franken, Zwei-Monatsvignetten von 40 Franken sowie, dass der Reinertrag der Abgabe zur Hälfte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, dem Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) gemäss Entwurf des Bundesrats zuzustimmen.
- Die bestehende Klebevignette hat sich bewährt und bereitet auch administrativ keine grossen Probleme. Sie ist eine einfache – wenn auch lästige – unbürokratische Gebühr für die Benützer der Nationalstrassen. Es besteht aus Sicht von **strasseschweiz** deshalb kein Handlungsbedarf am heutigen Erhebungssystem der Autobahnvignette etwas zu ändern.
- Die Missbräuche bei der Autobahnvignette halten sich in Grenzen und rechtfertigen ein aufwändiges Kontrollsystem nicht; im Jahr 2006 entgingen dem Bund wegen des Vignette-Missbrauchs gemäss Eidgenössischer Zollverwaltung (EZV) „nur“ zwischen 15 und 20 Millionen Franken oder etwa fünf bis sechs Prozent der Gesamteinnahmen aus der Autobahnvignette.
- Angesichts der seit vielen Jahren randvollen „Strassenkasse“ besteht derzeit nicht der geringste Handlungsbedarf, die Gebühr für die Benützung der Nationalstrassen anzuheben. Daran ändert auch die einmalige Entnahme von 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten des Infrastrukturfonds im Jahr 2008 nichts, da danach gemäss Voranschlag 2009 des Bundes noch immer rund zwei Milliarden Franken als Reserve übrig bleiben.

08.3061 Mo. Imoberdorf**Höhere Verkehrssicherheit des alpenquerenden Schwerverkehrs über die Alpenpässe**

- Antrag:** Aufgrund der häufigen Verkehrsunfälle mit ausländischen Lastwagen – insbesondere auf der A9 am Simplonpass – sollen die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen (insbesondere die Bremsen und die Ausbildung der Fahrzeuglenker betreffend) so angepasst werden, dass die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Bevölkerung in den anliegenden Gemeinden (von Alpenpassstrassen) rasch und wirksam erhöht wird.
- Ziel:** Erhöhung der Verkehrssicherheit betreffend den Schwerverkehr, der die Schweizer Alpenpässe überquert.
- Stellungnahme BR:** (07.05.08) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
- Die zuständigen Behörden sind derzeit daran, die verschiedenen Möglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf der A9 am Simplonpass zu prüfen. Der Bundesrat ist bereit, im Rahmen der in Budget und Finanzplan eingestellten Mittel zusätzliche Kontrollen des Schwerverkehrs am Simplon finanziell zu unterstützen, muss aber den Entscheid darüber der Kantonspolizei überlassen.
- Allerdings sind die wenigsten Unfälle auf Fahrzeugmängel zurückzuführen, sondern auf ein (technisches) Fehlverhalten der Chauffeure, teilweise in Verbindung mit schlechten Strassenzustands- und Witterungsverhältnissen. Das Problem liegt bei den Lenkern, nicht bei der Fahrzeugtechnik. Die Wirkung von nochmals verstärkten Polizeikontrollen ist unter diesen Umständen nur beschränkt.
- Für die Bremsausrüstung der Lastwagen bestehen EU-weit verbindliche Vorschriften, die dem Befahren von längeren Gefällstrecken genügend Rechnung tragen. De facto ist bei den schweren Lastwagen eine verschleisslose Dauerbremse (z.B. Motorbremse, Retarder) in den Mitgliedländern der EU wie auch in der Schweiz Voraussetzung für die Verkehrszulassung.
- Auf die Ausbildung ausländischer Chauffeure kann die Schweiz keinen Einfluss nehmen. Für das Erlangen des Führerscheins gelten ausschliesslich die jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften.
- Der Bundesrat unterstützt somit die Bestrebungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Schwerverkehrs über die Alpenpässe auf verschiedenen Ebenen und nachhaltig. Zur Umsetzung der Massnahmen ist eine Anpassung von Gesetzen und Verordnungen weder notwendig noch zweckdienlich.
- Beschluss SR:** (05.06.08) Der Ständerat heisst die Motion mit 16 zu fünf Stimmen gut.
- Antrag KVF-NR:** (31.10.08) Die Kommission beantragt mit 15 zu acht Stimmen, die Motion abzulehnen. Eine Minderheit beantragt die Annahme.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung der Motion. Bevor neue Vorschriften und Änderungen an den bestehenden Gesetzen unter dem Titel der Verkehrssicherheit vorgenommen werden, gilt es die geltenden Rechtsnormen anzuwenden und deren Sicherheitspotenzial zu nutzen.