

**Vorschau
Sondersession
April 2009**

Nationalrat

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

Inhaltsverzeichnis

Sondersession April 2009: 27. bis 30. April 2009

Nationalrat

| (Nr.) | (Autor) | (Titel) |
|---------|---------------------|---|
| 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> (28. April 2009) Zustimmung |
| 08.3061 | Mo. SR (Imoberdorf) | Höhere Verkehrssicherheit des alpenquerenden Schwerverkehrs über die Alpenpässe <i>(Gesetzesverschärfung, insbesondere die Bremsen und die Ausbildung der Fahrzeuglenker betreffend)</i> (28. April 2009) Ablehnung |
| 08.012 | Bundesratsgeschäft | Nationalstrassenabgabegesetz <i>(Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe)</i> (30. April 2009) Zustimmung |

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.

08.3061 Mo. SR (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.

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 Benutzer der Nationalstrassen. Es besteht aus Sicht von **strasseschweiz** deshalb kein Handlungsbedarf am heutigen Erhebungssystem der Autobahnvignette etwas zu ändern.
- 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.