

Vorschau Sommersession 2010

Nationalrat

Kontakt:

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Sommeression 2010: 31. Mai bis 18. Juni

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
08.421	Pa.Iv. Heer	Strassenverkehrsgesetz. Änderung. (Das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis gleich hart bestrafen wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.) (behandlungsreifes Geschäft) Zustimmung zur Pa.Iv.
09.067	Bundesratsgeschäft	Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. CO ₂ -Gesetz. Revision (Entwurf 1) (Als indirekten Gegenvorschlag zur „Klimainitiative“ legt der Bundesrat die Vorlage zur Revision des CO ₂ -Gesetzes vor. Demnach sollen die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis zum Jahr 2020 mindestens um 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden.) (31. Mai 2010) Nichteintreten (evtl. Modifikationen) im CO₂-Gesetz
09.3787	Mo. Ständerat (Jenny)	Gegen Staus und Schikanen im Nationalstrassenbau (Vierspurige Verkehrsführung und Zweischichtbetrieb bei Neu- und Umbauten im Nationalstrassenbau) (15. Juni 2010) Zustimmung zur (abgeänderten) Motion
09.4013	Mo. Ständerat (Janiak)	Bahnanschluss für den EuroAirport Basel-Mülhausen-Freiburg (EAP) (Frist für die Inangriffnahme des Bahnanschlusses an den EAP verlängern) (15. Juni 2010) Zustimmung zur Motion
10.017	Bundesratsgeschäft	Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative. CO ₂ -Gesetz. Revision (Die eidg. Volksinitiative verlangt strengere Grenzwerte für Emissionen von Feinstaub [2,5 mg/km] und CO ₂ [250 g/km] von Personenwagen sowie ein Zulassungsverbot für PW mit hohem Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat die Vorlage zur Teilrevision des CO ₂ -Gesetzes vor.) (behandlungsreifes Geschäft) Ablehnung der Initiative Nichteintreten auf indirekten Gegenvorschlag
10.3010	Mo. Ständerat (KVF-SR)	Güterverkehrsverlagerung. Für eine schrittweise Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs (Strategie zur Reduktion des Strassentransitverkehrs im Alpengebiet mit Zwischenzielen sowie Massnahmenplanung gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz) (15. Juni 2010) Zustimmung zur Motion

08.421 Pa.lv. Heer Strassenverkehrsgesetz. Änderung.

- Antrag: Art. 95 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) soll wie folgt geändert werden:
- Abs. 1
Wer ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt: aufgehoben (Rest des Absatzes unverändert)
- Abs. 2
Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Lernfahr- oder Führerausweis verweigert, entzogen oder aberkannt wurde, oder ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.
- Ziel: Das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis muss gleich hart bestraft werden wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.
- Beschluss KVF-NR: (31.10.08) Die Kommission gibt der Einzelinitiative Folge.
- Beschluss KVF-SR: (12.01.09) Die Kommission gibt der Einzelinitiative ebenfalls Folge.
- Beschluss KVF-NR: (25.08.09) Die Kommission stimmt der Vorlage in Form eines Berichts- und Gesetzesentwurfes mit 21 zu null Stimmen bei einer Enthaltung zu.
- Antrag KVF-NR: (23.04.10) Die Kommission hat in der Gesamtabstimmung einen Erlassentwurf mit 17 zu null Stimmen bei fünf Enthaltungen definitiv verabschiedet.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt eine entsprechende Gesetzesänderung, die Rechtsgleichheit herstellen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen will, zur Annahme.

09.067 Bundesratsgeschäft Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. CO₂-Gesetz Revision (Entwurf 1)

- Vorhaben: Die eidgenössische Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ verlangt eine Reduktion der landesweit emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990.
- Die Revision des CO₂-Gesetzes nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf und stellt den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrats dar. Demnach sollen die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis zum Jahr 2020 verbindlich mindestens um 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. In beschränktem Umfang sollen auch die Nutzung ausländischer Emissionszertifikate zugelassen und damit die volkswirtschaftlichen Kosten gesenkt werden.
- Ziel: Das verbindliche Reduktionsziel (-20% gegenüber 1990) für die landesweiten anthropogenen Treibhausgasemissionen festlegen und die rechtlichen Grundlagen für die Reduktionsmassnahmen bereit stellen.

Je nach Verlauf der internationalen Verhandlungen soll das Reduktionsziel auf bis zu minus 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990 erhöht werden.

Beschluss BR: (26.08.09) Ablehnung der „Klimainitiative“. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat eine Revisionsvorlage (CO₂-Gesetz) vor.

Beschluss NR: (19.03.10) Der Nationalrat lehnt mit 107 zu 76 Stimmen die „Klimainitiative“ ab.

Antrag UREK-NR: (13.01.10) Die Kommission hat mit dem knappen Resultat von 14 zu 12 Stimmen beschlossen, auf den Entwurf des Bundesrates betreffend die Totalrevision des CO₂-Gesetzes einzutreten. Die Kommissionsmehrheit beantragt ein Reduktionsziel der Treibhausgasemissionen von 20 Prozent bis 2020 gegenüber 1990 und zwar gänzlich im Inland. Darüber hinaus soll der Bundesrat die Möglichkeit erhalten, im Einklang mit internationalen Vereinbarungen das Reduktionsziel auf 40 Prozent zu erhöhen.

(05.02.10) Die Kommission empfiehlt mit 17 zu neun Stimmen, die „Klimainitiative“ abzulehnen. Sie spricht sich gegen eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen und für die Weiterführung des Emissionshandelssystems aus. Ebenso steht die Kommission mehrheitlich hinter einer durch die Treibstoffhersteller und -importeure über Emissionszertifikate zu erbringenden Teilkompensation der CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch.

(24.03.10) Die Kommission beschliesst, an der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe festzuhalten. Die Bandbreite des Abgabesatzes beträgt zwischen 36 und 120 Franken je Tonne CO₂.

(22.04.10) Die Kommission unterstützt den Grundsatz, dass auch im Fahrzeugbereich technische Massnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen zu treffen sind. Im Unterschied zum Bundesrat (130 g CO₂/km) verlangt die Kommission eine Verminderung der CO₂-Emissionen von erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen bis 2015 auf durchschnittlich 150 g CO₂/km. Das vorgeschlagene Ziel von 130 g CO₂/km wird als unverhältnismässig erachtet.

Kommentar: **strasseschweiz** lehnt die „Klimainitiative“ mit ihren Forderungen ab. Gleichzeitig empfiehlt **strasseschweiz** den gesetzgebenden Räten, auf die Vorlage des Bundesrats vorerst nicht einzutreten. Die Schweiz sollte bei der Formulierung ihrer künftigen Klimapolitik nach Auslaufen der Kyoto-Periode nicht wiederum eine überhastete Konkretisierung der klimapolitischen Massnahmen beschliessen und mit der Revision des CO₂-Gesetzes einen internationalen Alleingang produzieren bzw. diesbezüglich eine Vorreiterrolle einnehmen.

Zumindest die verbindlichen Eckwerte eines international vereinbarten Übereinkommens (post Kyoto) müssen bekannt sein und deren Verabschiedung abgewartet werden. Nachdem die terminliche Abstimmung der Gesetzesrevision offensichtlich nicht auf den Zeitplan des Kyoto-Folgeabkommens ausgerichtet werden kann, ist zur „Klimainitiative“ eben kein Gegenvorschlag vorzulegen.

strasseschweiz erachtet die vom Bundesrat anvisierte Reduktion der CO₂-Emissionen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 als realistisch, weil sie sich mit den bestehenden Instrumenten erreichen lässt. Für den Fall, dass die eidgenössischen Räte die CO₂-Vorlage trotzdem an die

Hand nehmen wollen, spricht sich **strasseschweiz** in Interessensbereich des Verkehrswesens für die folgenden Ausgestaltungen aus:

- Reduktion der Treibhausgase bis 2020 gegenüber 1990 um 20%;
- Ausgewogener Mix von Massnahmen im Inland und im Ausland, eingebettet in die zu schaffenden internationalen Regelungen;
- Senkung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, auf durchschnittlich 150 g CO₂/km (gemäss Antrag Mehrheit UREK-NR) – dies deshalb, weil kein europäisches Land mit vergleichbar hohen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte wie die Schweiz den EU-Durchschnittswert von 130 g CO₂/km erreichen muss. Mit dem EU-Wert wären die Schweizer Konsumenten und die Wirtschaft benachteiligt gegenüber Ländern wie Deutschland oder Schweden, wo ebenfalls überdurchschnittlich schwere/grosse Fahrzeuge genutzt werden.

09.3787 Mo. Ständerat (Jenny) Gegen Staus und Schikanen im Nationalstrassenbau

- Antrag: Der Bundesrat respektive das ASTRA werden beauftragt, dafür besorgt zu sein, dass auch bei Neu- und Umbauten im Nationalstrassenbau immer eine vierspurige Verkehrsführung gewährleistet ist. Um die Bauzeit zu verkürzen, ist zudem – wenn immer möglich – ein Zweischichtbetrieb in der Ausschreibung zu verankern.
- Ziel: Gewährleistung von vier Spuren bei Um- und Neubauten, Zweischichtbetrieb.
- Stellungnahme BR: (04.11.09) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Bei Neu- und Umbauten auf dem Nationalstrassennetz werde bereits heute eine vierspurige Verkehrsführung gewährleistet. Bedingung sei, dass die baulichen Voraussetzungen dies zulassen oder dass sie mit einem verhältnismässigen Aufwand geschaffen werden können. Auch ein Zweischichtbetrieb werde – wenn immer möglich und sinnvoll – angestrebt.
- Beschluss SR: (10.12.09) Der Ständerat heisst die Motion mit 19 zu elf Stimmen gut.
- Antrag KVF-NR: (23.04.10) Die Kommission hat den Motionstext insofern abgeschwächt, als – wo immer möglich und zumutbar – eine vierspurige Verkehrsführung gewährleistet werden soll. Die so abgeänderte Motion ist in der Folge mit 16 zu zwei Stimmen bei drei Enthaltungen angenommen worden.
- Kommentar: **strasseschweiz** unterstützt das Begehren der (abgeänderten) Motion und empfiehlt deren Überweisung.
Auch wenn zugegebenermassen der Bund bei baulichen Massnahmen am Nationalstrassennetz „unter Verkehr“ in der Regel die vierspurige Verkehrsführung gewährleistet, besteht aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden trotzdem ein erheblicher Verbesserungsbedarf. Es ist z.B. oftmals nicht einsichtig, weshalb Baustellen während den Hauptreisezeiten in den Sommermonaten betrieben werden oder weshalb ein

Mehrschichtbetrieb insbesondere während den verkehrsschwachen Nachtstunden praktisch nie anzutreffen ist. Immerhin werden die Unterhaltsarbeiten am Schienennetz vielerorts nur zu Nachtzeiten vorgenommen, damit der Bahnverkehr möglichst ungehindert aufrecht erhalten werden kann.

Die vorhandene Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Tiefbauunternehmen muss angesichts der grossen Nachteile baustellenbedingter Staus für Wirtschaft und Gesellschaft ausgenützt werden können. Es muss vor allem in der Bausaison das Optimum an Baufortschritt erreicht werden. Durch entsprechende Vorgaben bei der Ausschreibung der Arbeiten können die Unternehmen diesen Forderungen Rechnung tragen.

09.4013 Mo. Ständerat (Janiak)**Bahnanschluss für den EuroAirport Basel-Mülhausen-Freiburg**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, die Frist für die Inangriffnahme bzw. den Abschluss der baulichen Massnahmen an den (im Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses vom 18. März 2005) bewilligten Objekten – insbesondere auch für den Bahnanschluss an den Euro-Airport Basel-Mülhausen-Freiburg (EAP) – um fünf Jahre zu verlängern.
- Ziel: Frist für die Inangriffnahme des Bahnanschlusses an den EAP verlängern und damit dem erhöhten Zeitbedarf der trinationalen Vorbereitungen für das Projekt Rechnung tragen.
- Stellungnahme BR: (21.01.10) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
- Beschluss SR: (10.03.10) Der Ständerat nimmt die Motion diskussionslos an.
- Antrag KVF-NR: (23.04.10) Die Kommission unterstützt die Motion mit 13 zu zehn Stimmen bei einer Enthaltung relativ knapp.
- Kommentar: **strasseschweiz** spricht sich für die Überweisung der Motion aus.

10.017 Bundesratsgeschäft**Für menschenfreundlichere Fahrzeuge.
Volksinitiative. CO₂-Gesetz. Revision**

- Vorhaben: Die negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen sollen durch zusätzliche Vorschriften verringert werden. Im Fokus steht die Reduktion von Umweltbelastungen und Unfallfolgen. Dies soll einerseits mittels strengerer oder neuer Grenzwerte für Emissionen von Feinstaub (2,5 mg/km) und CO₂ (250 g/km) für Personenwagen (PW) erreicht werden, andererseits dürften PW mit hohem Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende nicht mehr zugelassen werden. Im

Weiteren soll das maximale Leergewicht von PW limitiert werden. Für bereits zugelassene PW, welche die Forderungen nicht erfüllen, wird eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit (100 km/h) gefordert. Diese soll nicht nur für Schweizer PW, sondern auch für solche aus dem Ausland, die in der Schweiz verkehren, gelten.

Ziel: Die Zulassung besonders umweltbelastender sowie „gefahrenpotenzieller“ PW erschweren bzw. verhindern.

Beschluss BR: (20.01.10) Ablehnung der so genannten Offroader-Initiative. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat eine Revisionsvorlage (CO₂-Gesetz) vor.

Die Werte sollen sich an der EU orientieren, wonach die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neu immatrikulierten PW bis 2015 auf 130 g/km gesenkt werden. Das Ziel, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen zu senken, soll mittels einer Sanktion bei Überschreitung der Zielvorgabe erreicht werden. Die Importeure haben wie in der EU die Möglichkeit, Emissionsgemeinschaften zu bilden und die Zielvorgaben gemeinsam zu erreichen. Die weiteren Ziele der Offroader-Initiative, vor allem zur Verkehrssicherheit und zum Ausstoss von Partikeln, können mit den anstehenden Weiterentwicklungen der geltenden Regelungen sowie anstehenden neuen Regelungen nahezu deckungsgleich erreicht werden.

Antrag UREK-NR: (22.04.10) Mit 17 zu acht Stimmen bei einer Enthaltung empfiehlt die Kommission, die Offroader-Initiative abzulehnen.

Gleichzeitig hat sie mit 15 zu elf Stimmen beschlossen, nicht auf den vom Bundesrat präsentierten indirekten Gegenvorschlag einzutreten. Für die Mehrheit der Kommission stellt die Offroader-Initiative eine disparate und zu verschiedenartige Stossrichtungen verknüpfende Vorlage dar, deren Forderungen zu weit gehen.

Kommentar: **strasseschweiz** lehnt die Offroader-Initiative ab und empfiehlt, diese ohne indirekten Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen.

Gleichzeitig empfiehlt **strasseschweiz** den gesetzgebenden Räten, auf die Vorlage des Bundesrates zu einem indirekten Gegenvorschlag nicht einzutreten. Dieser schafft für die Schweiz eine gegenüber der EU-Regelung isolierte und nachteilige Regelung der CO₂-Emissionswerte von Neufahrzeugen und klammert die übrigen Anliegen der Offroader-Initiative wie Sicherheit (gefährliche Fahrzeugfronten, Gewicht), Schadstoffe (Feinpartikel) aus. Somit kann nicht von einem wirklichen Gegenvorschlag gesprochen werden.

10.3010 Mo. (Ständerat) KVF-SR**Güterverkehrsverlagerung. Für eine schrittweise Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, mit dem Verlagerungsbericht 2011 eine Strategie zur Reduktion des Strassentransitverkehrs im Alpengebiet zu unterbreiten. Diese Strategie bestimmt u.a. die zu erreichenden Zwischenziele sowie die hierfür notwendigen Massnahmen, wie sie im Güterverkehrsverlagerungsgesetz vorgesehen sind. Zudem sind Massnahmen zur Vermeidung einer Verkehrszunahme auf anderen Achsen unseres Landes zu treffen.
- Ziel:** Mengemässige Beschränkung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs in Anwendung des Alpenschutzartikels bzw. des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes.
- Stellungnahme BR:** (24.02.10) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
Im Rahmen des nächsten Verlagerungsberichts soll die verlangte Strategie zur Reduktion des Strassentransitverkehrs im Alpengebiet, die sich an den aufgezeigten politischen, aber auch finanziellen Rahmenbedingungen orientieren muss, vorgelegt werden. In diesem Sinne ist der Bundesrat auch bereit, Massnahmen zu treffen, damit der Güterverkehr von den alpenquerenden Hauptachsen Grosse St. Bernhard, Simplon, Gotthard, San Bernardino nicht auf andere alpenquerende Achsen wie z.B. Forclaz, Lukmanier, Splügen oder Maloja verlagert wird. Der nicht alpenquerende Verkehr ist aus Sicht des Bundesrats durch die Motion nicht betroffen.
- Beschluss SR:** (10.03.10) Der Ständerat heisst die Motion oppositionslos gut.
- Antrag KfV-NR:** (23.04.10) Die Kommission empfiehlt die Motion mit 15 zu sieben Stimmen zur Annahme.
- Kommentar:** **strasseschweiz** begrüsst die Motion und empfiehlt deren Unterstützung.
Im alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (Transitverkehr) muss aus Gründen der beschränkten Verkehrskapazitäten auf den Transitstrecken – wie diese heute zu knapp zwei Drittel bereits der Fall ist – ein möglichst grosser Anteil des Transports auf der Schiene, namentlich auf der mit grossem Finanzaufwand erstellten NEAT, erfolgen. Im Vordergrund steht der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV).
Um für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft grösstmögliche Transparenz herzustellen, wird es vor der Inangriffnahme neuer Massnahmen zur Verkehrsverlagerung notwendig sein, eine umfassende Auslegeordnung vorzunehmen, die realistische Antworten auf die zentrale und pragmatische Frage gibt: „Wie kann der der EU vertraglich zugesicherte freie Waren- und Güterverkehr unter Einhaltung der freien Wahl des Verkehrsträgers auch in Zukunft gewährleistet werden, ohne namentlich den schweizerischen Binnen-, Import- und Exportverkehr auf der Strasse noch stärker zu belasten bzw. zu schikanieren?“