

Vorschau Herbstsession 2010

Nationalrat

Kontakt:

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Herbstsession 2010: 13. September bis 01. Oktober

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
01.083	Bundesratsgeschäft	Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle (Ratifizierung) (21. September 2010) Ablehnung der Vorlage
08.421	Pa.IV. Heer	Strassenverkehrsgesetz. Änderung. (Das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis gleich hart bestrafen wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.) (22. September 2010) Annahme der Kommissionsvorlage
08.520	Pa.IV. Stähelin	Abschaffung der Fahrradnummer (22. September 2010) Ablehnung der Kommissionsvorlage
09.083	Bundesratsgeschäft	Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011 (Programm Agglomerationsverkehr sowie Freigabe von 1,5 Mia. Franken ab 2011) (21. September 2010) Vorlage zur Überarbeitung an den BR zurückweisen
09.084	Bundesratsgeschäft	Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassen- netz. Freigabe der Mittel (Realisierung der Projekte Nordumfahrung Zürich und Ausbaumassnahmen bei Crissier; Freigabe der dafür erforderlichen finanziellen Mittel im Umfang von 1,06 Mia. Franken) (21. September 2010) Vorlage ergänzen und annehmen
09.446	Pa.IV. Amstutz	Urteilspublikation bei Raserunfällen und Eintrag im Führerausweis (September 2010) Ablehnung der Initiative
10.017	Bundesratsgeschäft	Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksini- tiative. 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 Zulassungs- verbot für PW mit hohem Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende. Als indirekten Gegen- vorschlag legt der Bundesrat die Vorlage zur Teilrevision des CO ₂ -Gesetzes vor.) (29. September 2010) Ablehnung der Initiative Nichteintreten auf indirekten Gegenvorschlag

10.402 Pa.lv. KVF-SR

Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Änderung
(*ausserordentliche Einlage in den Fonds aus Geldern der Spezialfinanzierung Strassenverkehr*)
(21. September 2010) **Zustimmung zur Vorlage gemäss Kommissionsantrag**

01.083 Bundesratsgeschäft**Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle**

Vorhaben:

Der Bundesrat schlägt vor, neun Protokolle zum Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) zu ratifizieren. Die acht Durchführungsprotokolle zur Anfang 1999 von der Schweiz ratifizierten Rahmenkonvention betreffen namentlich die Bereiche „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“, „Berglandwirtschaft“, „Naturschutz und Landschaftspflege“, „Bergwald“, „Tourismus“, „Bodenschutz“, „Energie“, „Verkehr“. Hinzu kommt das Protokoll „Streitbeilegung“.

Die Ratifikation der Protokolle liegt gemäss Bundesrat im Interesse der Schweiz.

Ziel:

Die Alpenkonvention und ihre Protokolle sollen zu einem Instrument für die Weiterentwicklung einer ganzheitlichen Berggebietspolitik werden.

Beschluss SR:

(11.03.03) Der Ständerat beschliesst mit 20 zu 18 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Mit 33 zu einer Stimme weist er sie allerdings an die UREK-SR zurück. Die Kommission soll abklären, ob allenfalls einzelne Protokolle ratifizierbar wären.

Beschluss SR:

(15.06.04) Das „Stöckli“ heisst die Vorlage mit dem Antrag, die drei Protokolle „Verkehr“, „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“ sowie „Bodenschutz“ unter Auflagen zu ratifizieren, mit 24 zu zehn Stimmen gut.

Beschluss NR:

(11.12.09) Der Nationalrat beschliesst mit 97 zu 94 Stimmen Nichteintreten auf die Vorlage.

Beschluss SR:

(02.06.10) Der Ständerat hält mit 25 zu 15 Stimmen an seinem Beschluss aus dem Jahr 2004 fest und tritt auf die Vorlage ein.

Antrag UREK-NR:

(29.06.10) Die Kommission beantragt mit 14 zu elf Stimmen bei einer Enthaltung, nicht auf die Ratifizierung der Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention einzutreten. Damit hält sie am Beschluss des Nationalrats vom Dezember 2009 fest.

Kommentar:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, die acht Durchführungsprotokolle sowie das Streitbeilegungsprotokoll nicht zu ratifizieren. Dies aus den folgenden Gründen:

Die Protokolle der Alpenkonvention

- sind Verträge des internationalen öffentlichen Rechts und dominieren somit die nationale Gesetzgebung.
- verletzen das Prinzip einer ausgewogenen Nachhaltigkeit, indem sie den Schutzgedanken (d.h. die Gefahrenabwehr) zulasten der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsbedürfnisse in den Vordergrund rücken.
- sind ein Instrument, das den Behörden und den Umweltschutzorganisationen (Cipra, Alpeninitiative, etc.) erlaubt, ihre ideologischen Ziele durch- und umzusetzen.
- missachten die Meinung der Menschen, die direkt von ihrer Umsetzung betroffen sind; die Bewohner des Alpenraums möchten selber entscheiden, auf welche Art und Weise sie ihre Ressourcen verwalten und nutzen. Die Kanton Wallis und Freiburg haben mit grosser Mehrheit die Ratifizierung abgelehnt.
- betreffen fast zwei Drittel der Fläche der Schweiz, tangieren sechs ganze Kantone (GL, GR, SZ, TI, UR, VS), vier Halbkantone (AI, AR, NW, OW) und (grosse) Teilgebiete fünf weiterer Kantone (BE, FR, LU, SG, VD) bzw. insgesamt rund tausend Gemeinden, in denen rund ein Viertel der gesamten Schweizer Bevölkerung lebt.
- stehen punkto Ausmass der Betroffenheit (der Schweiz) in einem argen Missverhältnis zu jenem anderer Vertragsparteien: Vom Staatsgebiet Deutschlands werden nur drei, von jenem Frankreichs lediglich 7,5, von jenem Italiens 17,5 und jenem Sloweniens 33,5 Prozent von den Protokollen berührt; in Deutschland sind nur zwei, in Frankreich vier, in Italien acht und in Slowenien 19 Prozent der Gesamtbevölkerung direkt von den Protokollen betroffen. Diese Länder werden daher auch nicht gleichermassen wie die Schweiz durch eine derart starke Einengung ihres Handlungsspielraums hinsichtlich der nationalen Weiterentwicklung bedroht.
- bringen der Schweiz keinen konkreten Vorteil; der Alpenraum bedarf daher keiner Sonderlösung bzw. -behandlung.

08.421 Pa.IV. Heer**Strassenverkehrsgesetz. Änderung.**

Antrag: Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Lernfahr- oder Führerausweis verweigert, entzogen oder aberkannt wurde, oder ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt, soll mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft werden. Entsprechend soll Art. 95 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) geändert werden.

Begründung des Antrages: Nach geltendem Recht wird das Führen eines Motorfahrzeuges, ohne jemals eine Führerprüfung absolviert zu haben oder ohne den für die entsprechende Kategorie erforderlichen Führerausweis zu besitzen, mit Busse bestraft. Demgegenüber wird eine Person, die ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihr der Führerausweis entzogen wurde, mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit einer Geldstrafe bestraft.

Ziel: Das Fahren ohne erforderlichen Führerausweis gleich hart bestrafen wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.

Beschluss KVF-NR: (31.10.08) Die NR-Kommission gibt der Einzelinitiative Folge.

Beschluss KVF-SR: (12.01.09) Die SR-Kommission gibt der Einzelinitiative ebenfalls Folge.

Antrag KVF-NR: (23.04.10) Die NR-Kommission verabschiedet in der Gesamtabstimmung mit 17 zu null Stimmen bei fünf Enthaltungen einen Erlassentwurf und beantragt diesen zur Annahme.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die vorgelegte Gesetzesänderung, die bei Sanktionen wegen Fahrens ohne erforderlichen Führerausweis Rechtsgleichheit herstellen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen will, zur Annahme.

08.520 Pa.Iv. Stähelin **Abschaffung der Fahrradnummer**

Antrag: Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) soll so abgeändert werden, dass Fahrräder keine Nummer mehr benötigen.

Ziel: Abschaffung der Fahrradnummer.

Beschluss SR: (28.05.09) Der Ständerat gibt der Einzelinitiative mit 21 zu acht Stimmen – gegen den Antrag seiner Kommission – Folge.

Beschluss SR: (16.06.10) In der Gesamtabstimmung heisst der Ständerat auf Antrag seiner Kommission eine SVG-Änderung, die das heutige Obligatorium für eine Fahrradversicherung aufhebt, mit 26 zu sechs Stimmen bei zwei Enthaltungen gut.

Antrag KVF-NR: (16.08.10) Die Kommission des Nationalrats hat die Gesetzesänderung mit 18 zu drei Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

Kommentar: **strasseschweiz** lehnt die Abschaffung der Fahrradnummer zusammen mit Pro Velo Schweiz (nationaler Dachverband von über 30 lokalen und regionalen Veloverbänden in allen Landesteilen der Schweiz) ab. Am bewährten System der mit der obligatorischen Velovignette verbundenen Haftpflichtversicherung ist festzuhalten.

Dies hat gegenüber einer Abschaffung die folgenden Vorteile:

- Verhinderung von Versicherungslücken insbesondere bei Fahrzeughaltern, die über keine private Haftpflichtversicherung verfügen (ca. 10% der Bevölkerung);
- Verzicht auf Überwälzung der Schadenshaftung der Radfahrenden auf Motorfahrzeughalter (Zuschlag auf Prämie der obligatorischen Motorhaftpflichtversicherung zugunsten des Nationalen Garantiefonds, NGF);
- Identifikation der Fahrräder bzw. deren Eigentümer/innen nach Diebstahl;
- Grundlage für eine künftige verursachergerechte Finanzierung der von den Fahrrädern benutzten Strassen, Velowegen und Einrichtungen (Ergänzung der Versicherungsvignette mit einer Benützungsabgabe).

Das Schaden- und Kostenpotenzial des Fahrradverkehrs auf öffentlichen Strassen ist nicht zu unterschätzen. Auch wenn damit nicht allein die Schadenshaftung quantifiziert wird, rangieren die Fahrräder bei den so genannt externen Kosten des Verkehrs in der Schweiz betreffend die Unfallkosten mit 476 Millionen Franken hinter den Personenwagen (884 Mio. Franken) an zweiter Stelle. Pro Fahrzeugkilometer betragen die verursachten Unfallkosten bei Fahrrädern

24,3 Rappen. Dies ist ein Vielfaches der vergleichbaren Unfallkosten von Personen- (1,7 Rp.), Liefer- (1,9 Rp.) und Lastwagen (2,1 Rp.).

Gemäss den Zahlen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zu den auf Schweizer Strassen getöteten und schwerverletzten Personen hat sich die Zahl der getöteten Velofahrer im Jahr 2009 von 27 (2008) auf 55 mehr als verdoppelt.

09.083 Bundesratsgeschäft

Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011

Vorhaben:

Mit der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr wird die Zustimmung zum Programm sowie die dafür erforderliche Freigabe von 1'510,62 Mio. Franken beantragt.

Von 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen sollen 26 Bundesbeiträge erhalten. Die Mittel für die einzelnen Massnahmen werden, je nach Wirksamkeit, in der ersten oder zweiten Etappe freigegeben. Die rund 1,5 Mia. Franken aus der ersten Etappe fliessen nicht nur in die grossen Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne–Morges, wo die Verkehrs- und Umweltprobleme am grössten sind, sondern auch in die kleineren Agglomerationen. Diese können ihre Verkehrssysteme damit ebenfalls erheblich verbessern.

Ziel:

Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen.

Beschluss SR:

(16.06.10) Grundsätzlich stimmt die Kleine Kammer der Version des Bundesrats zu. In geringfügiger Abweichung zum Entwurf des Bundesrats beschliesst der Ständerat, dass die Agglomerationen Vorfinanzierungen leisten können.

Antrag KVF-NR:

(22.06.10) Die Kommission hat den Bundesbeschluss in der Fassung des Ständerats mit 24 zu null Stimmen genehmigt. Minderheiten verlangen zusätzliche Tramverlängerungen von Bern nach Kleinwabern und von Basel nach Saint-Louis.

Kommentar:

In den 30 Agglomerationsprogrammen, die beim UVEK zur Beurteilung vorlagen, war die Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger insgesamt wie folgt:

- 52% der Mittel für den öffentlichen Verkehr (öV);
- 41% der Mittel für motorisierten Privatverkehr;
- 6,7% der Mittel für den Langsamverkehr.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung des öV in den Agglomerationen war diese Aufteilung für die Organisationen des Strassenverkehrs keine Überraschung und auch noch einigermaßen akzeptabel.

Völlig inakzeptabel ist nun aber, dass mit der Vorlage des Bundesrats die Strassenprojekte (im Sinne der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse) offensichtlich deutlich tiefere Beiträge als Projekte des öV erhalten sollen. So präsentiert sich die Lage im Sinne der Aufteilung der beantragten Mittel der Phase A („A-Liste“) wie folgt:

- 67% der Mittel fliessen in den öV (Schiene, Trambahnen und öffentlichen Strassenverkehr);
- 24% der Mittel fliessen in den motorisierten Privatverkehr;
- 9% der Mittel in den Langsamverkehr.

Aus Sicht der Strassenverkehrsverbände ist diese Aufteilung nicht ausgewogen.

Diese Beurteilung ist auch vor dem Hintergrund der bereits erfolgten Aufteilung der Mittel für die dringlichen Projekte zu sehen. Von den mit Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 bereits freigegebenen 2,559 Mia. Franken wurden deren 2,534 Mia. für die dringlichen Projekte beansprucht. Davon gingen rund 2,16 Mia. Franken – dies entspricht 85 Prozent – an die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und rund 0,37 Mia. Franken – oder 15 Prozent – an die Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter Individualverkehr).

strasseschweiz empfiehlt deshalb, nicht auf den vorliegenden Bundesbeschluss einzutreten und diesen zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückzuweisen, und schlägt die folgenden Massnahmen vor:

1. Das UVEK soll die Aufteilung der Eingaben der Agglomerationen auf den öV und den privaten Verkehr aufzeigen.
2. Das UVEK soll die Programme aufgrund der gleichwertigen Nachhaltigkeitskriterien prüfen (eventualiter: nur die Programme der Phase B bzw. „B-Liste“).
3. Das UVEK soll die Realisierbarkeit der Programme aufgrund der deutlich tieferen Bundesbeiträge prüfen und basierend auf diesen Abklärungen eine realistische Zusammenstellung liefern, welche Projekte überhaupt und allenfalls in welchem Zeitraum realisiert werden können.

Angesichts der Tatsache, dass die dringlichen Projekte bereits laufen und für den Rest ein Zeitraum von 20 Jahren vorgesehen ist, kann sich das Parlament bei der Prüfung der Vorlage u.E. durchaus etwas mehr Zeit lassen und die kritischen Elemente (Beitragssätze und Entscheidungskriterien für Projektauswahl) nochmals genau unter die Lupe nehmen.

09.084 Bundesratsgeschäft **Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassen- netz. Freigabe der Mittel**

- Vorhaben:** Das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassen-
netz listet die Sanierungs- und Erweiterungsprojekte auf und priorisiert
diese. Ausserdem werden im genannten Programm verschiedene
Szenarien für die künftige Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassen-
verkehr (SFSV) beschrieben.
Konkret beinhaltet die Vorlage einen Bundesbeschluss für die Festle-
gung zweier dringlicher Sanierungsprojekte des Nationalstrassennetzes
(Modul 1: Nordumfahrung Zürich und Ausbaumassnahmen bei Crissier)
und die Freigabe der dafür erforderlichen finanziellen Mittel im Umfang
von 1,06 Mia. Franken. Die Inangriffnahme der Projekte des Moduls 1
steht unter dem Vorbehalt genügender Mittel im Infrastrukturfonds.
Zudem soll die Bundesversammlung mit dem Bundesbeschluss die
Zuordnung der weiteren Projekte zu den Modulen 2, 3 und 4 zur
Kenntnis nehmen und die Mittel für die Weiterbearbeitung der Projekte in
den Modulen 2 und 3 im Umfang von 175 Mio. Franken freigeben.
- Ziel:** Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz auf einer Länge
von rund 81 Kilometer durch die Umsetzung des Moduls 1.
- Beschluss SR:** (16.06.10) Der Ständerat heisst den Entwurf des Bundesrats mit 36 zu
null Stimmen gut.
- Antrag KfV-NR:** (22.06.10) Die Kommission stimmt dem Bundesbeschluss gemäss der
Fassung des Ständerats bzw. des Bundesrats mit 22 zu zwei Stimmen
zu.
- Kommentar:** **strasseschweiz** erachtet den vorliegenden Bundesbeschluss über die
erste Finanzierungsetappe für das Programm zur Beseitigung von Eng-
pässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel als
einen ersten Schritt in die richtige Richtung.
Entscheidend ist nun, dass die Projekte in Modul 1 rasch realisiert
werden können. Die Mittel sind aufgrund der Ersteinlage in den
Infrastrukturfonds vorhanden, und es wäre nicht nachvollziehbar,
wenn diese Projekte in der Prioritätenliste gegenüber den Agglomera-
tionsprojekten des öffentlichen Verkehrs nach hinten geschoben würden.
Die Projekte haben grosse Auswirkungen auch auf den Verkehr in den
beiden Grossagglomerationen Zürich und Lausanne und müssen so
rasch als möglich in Angriff genommen werden.
Die Projekte in Modul 1 sollten daher von der Dringlichkeit her den
dringlichen Projekten im Agglomerationsverkehr gleichgestellt werden.
Der Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen
im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln ist deshalb wie
folgt zu modifizieren:
Art. 1 Ziff. 2
Die Projekte in Modul 1 werden nach Massgabe der im Infrastrukturfonds verfügbaren Mittel realisiert. (neu) Sie werden mit der gleichen Priorität behandelt wie die dringlichen Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen.

09.446 Pa.lv. Amstutz Urteilspublikation bei Raserunfällen und Eintrag im Führerausweis

- Antrag:** Die Initiative fordert eine zwingende Publikation der Urteile bei absichtlicher Verletzung elementarer Verkehrsregeln, namentlich durch besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Überschreitung um mehr als 40 Stundenkilometer), waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem Rennen mit Motorfahrzeugen. Die Publikation hat Namen, Wohnort und Nationalität des Täters sowie Tathergang, Tatort und besondere Umstände zu umfassen. Ausserdem ist die Verurteilung wegen eines Raserdelikts im Führerausweis einzutragen.
- Ziel:** Das Bewusstsein in der Gesellschaft um die Raserproblematik schärfen und die notwendige Sensibilisierung herbeiführen sowie eine soziale Kontrolle etablieren. Raserdelikte für Polizeiorgane sowie Leasingfirmen und Autoverleiher klar erkennbar machen.
- Beschluss RK-NR:** (30.04.10) Die Kommission ist klar der Meinung, dass in der Raserproblematik Handlungsbedarf besteht. Mit elf zu zehn Stimmen bei drei Enthaltungen beantragt sie hingegen, der parlamentarischen Initiative Amstutz keine Folge zu geben. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die verwendete Raserdefinition unpraktikabel ist und dass der heutige Art. 68 des StGB bereits die Möglichkeit vorsieht Urteile zu publizieren, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt. Sie vertritt weiter die Meinung, dass die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Zusammenarbeit mit den Kantonen geführten Admas-Register und das Fahndungssystem Ripol ausreichen. Eine Minderheit der Kommission beantragt, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der Pa.lv. keine Folge zu geben. **strasseschweiz** ist der Auffassung, dass die geltende Gesetzgebung im Kampf gegen Raser durchaus genügt und somit eine Verschärfung oder Ergänzung der gesetzlichen Handlungsmöglichkeiten gegen Raser entbehrlich ist. Unfälle aufgrund von Geschwindigkeitsexzessen sind zwar spektakulär; die Medien berichten konsequent und meist ausführlich über solche Ereignisse. So entsteht der Eindruck, auf den Strassen würden fast nur noch Raserunfälle geschehen. In Tat und Wahrheit aber liegt die Verurteilungsquote wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln im einstelligen Promillebereich. Aus den jüngsten Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) über die Geschwindigkeitskontrollen lässt sich entsprechend keine massive Verschärfung der Raser-Problematik ablesen. **strasseschweiz** bezweifelt, dass ein öffentliches Register über Führerausweisentzüge oder Strafzumessungen und ein Führerausweiseintrag bei Rasern präventiv wirken. Wer sich durch die Strafandrohungen und dem Führerausweiseintrag nicht vom Rasen abhalten lässt, wird sich von einer mildereren Massnahme wie der Publikation seines Namens nicht beeindrucken lassen. Im Gegenteil: Ein Register könnte bei Prahlern sogar kontraproduktiv bzw. „motivierend“ wirken.

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 Umwelt belastender 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 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.

10.402 Pa.lv. KVF-SR Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Änderung

Antrag: Die KVF-SR beantragt zur Lösung der mittelfristigen Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds eine ausserordentliche Einlage aus Geldern der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV).

Ziel: Die mittelfristige Lösung der Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds, damit dieser seinen Verpflichtungen bei allen vier Gefässen (Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen und Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) so nachkommen kann, dass die einzelnen Projekte nicht verzögert oder durch Dritte vorfinanziert werden müssen.

Beschluss SR: (16.06.10) In der Gesamtabstimmung genehmigt der Ständerat den Entwurf der KVF-SR (ausserordentliche Einmaleinlage in den Infrastrukturfonds im Umfang 850 Millionen Franken; die Gelder sollen aus den Rückstellungen in der SFSV entnommen werden.) mit 34 zu null Stimmen bei einer Enthaltung.

Antrag KVF-NR: (22.06.10) Die Kommission stimmt der Gesetzesänderung mit 19 zu null Stimmen bei drei Enthaltungen zu. An der Struktur des Infrastrukturfonds wird nichts geändert. Die Mittel müssen innert sechs Jahren im allgemeinen Bundeshaushalt kompensiert werden.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes zuzustimmen.

strasseschweiz unterstützt eine ausserordentliche Einmaleinlage aus der SFSV an den Infrastrukturfonds, damit Budgetkürzungen bei notwendigen Investitionen im Verkehrsbereich vermieden und der Fonds seinen Verpflichtungen nachkommen kann. An diese Zustimmung werden die folgenden Bedingungen geknüpft:

§ Zuteilung der ausserordentlichen Einlage in den Infrastrukturfonds nach Massgabe des von den eidgenössischen Räten beschlossenen, unveränderten Verteilschlüssels, das heisst:

- 41 Prozent zugunsten der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- 26 Prozent zugunsten der Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz;
- 29 Prozent zugunsten der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- Neun Prozent zugunsten der Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

§ Keine weitere Entnahme von finanziellen Mitteln aus der SFSV auf Kosten der übrigen Strassenaufgaben von Bund und Kantonen;

Weil die Entlastung der Städte und deren Umgebung vom Verkehr nur funktioniert, wenn die Umfahrungsstrecken in der Lage sind, den Verkehr aufzunehmen, muss bei der Sicherstellung der finanziellen Liquidität auch der Bereich Nationalstrassen, insbesondere die Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz, in den Fokus der vorliegenden Revision genommen werden.