

Vorschau Sommersession 2009

Ständerat

Kontakte:

NR Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis**Sommeression 2009: 25. Mai bis 12. Juni 2009****Ständerat**

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
03.411	Pa.Iv. Giezendanner	Wiederzulassung von Formel-1-Autorennen (Differenzen) (<i>Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen</i>) (10. Juni 2009) Zustimmung zur Initiative
06.059	Bundesratsgeschäft	Bundesgesetz über die Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit (Sicherheitskontrollgesetz) (<i>Verfahren zur Kontrolle und Prüfung der technischen Sicherheit</i>) (10. Juni 2009) Ablehnung der Vorlage
06.3122	Mo. Nationalrat (Darbellay)	Abbau von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsbereich durch die Mehrwertsteuer (<i>Steuerbefreiung für Angebote im grenzüberschreitenden Luft-, Eisenbahn- und Busverkehr</i>) (02. Juni 2009) Annahme der Motion
06.3190	Mo. NR (Studer Heiner)	Ökologische Steuerreform (<i>Abgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Reinertrag zur Senkung der Steuerbelastung der Arbeit</i>) (27. Mai 2009) Ablehnung der Motion
07.2020	Petition Jugendsession 2007	Gegen die Wiedereinführung von Formel-1-Rennen (10. Juni 2009) Ablehnung der Petition
08.304	Kt.Iv. Tessin	Bundespolitik für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene (<i>Verlagerung bis 2012, Alpentransitbörse ohne Nachteil für Kanton Tessin, Beseitigung der Engpässe auf NEAT-Zufahrten</i>) (28. Mai 2009) Ablehnung der Initiative
08.305	Kt.Iv. Uri	Raschere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene (<i>Verlagerung bis 2012, Alpentransitbörse, Beseitigung der Engpässe auf NEAT-Zufahrten</i>) (28. Mai 2009) Ablehnung der Initiative
08.332	Kt.Iv. Freiburg	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz (11. Juni 2009) Zustimmung zur Initiative
08.520	Pa.Iv. Stähelin	Abschaffung der Fahrradnummer (28. Mai 2009) Ablehnung der Initiative
08.3596	Mo. Nationalrat (Rime)	Neues Trassenpreissystem. Ausbau des Güterverkehrs (<i>Wechsel der Trassenpreise von der Gewichtsbasierung hin zur Anreiz- und Marktorientierung</i>) (11. Juni 2009) Zustimmung zur Motion

08.3769	Mo. Nationalrat (Hany)	Vorfinanzierung baureifer Nationalstrassenabschnitte <i>(Realisierung baureifer Autobahnabschnitte, die noch nicht in das Nationalstrassennetz aufgenommen worden sind)</i> (11. Juni 2009) Zustimmung zur Motion
09.3102	Po. Büttiker	Mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum (11. Juni 2009) Zustimmung

03.411 Pa.IV. Giezendanner Wiederezulassung 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 Artikel 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.
- Beschluss NR: (05.03.09) Der Nationalrat folgt seiner vorberatenden Kommission und hält mit 103 zu 75 Stimmen an der Einzelinitiative 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 Artikel 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.

06.059 Bundesratsgeschäft Bundesgesetz über die Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit (Sicherheitskontrollgesetz)

Vorhaben: Das Sicherheitskontrollgesetz (SKG) regelt die Verfahren zur Kontrolle und Prüfung der technischen Sicherheit, nicht aber materielle Sicherheitsanforderungen an einzelne Anlagen, Fahrzeuge, Geräte, Sicherheitssysteme und Komponenten. Zudem stellt es sicher, dass die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben von der Erfüllung anderer Aufgaben organisatorisch getrennt ist.

Ziel: Verbesserung bzw. Erhöhung der technischen Sicherheit.

Beschluss UREK-SR: (13.02.08) Die Kommission hat die im Januar 2007 ausgesetzte Eintretensdebatte zum SKG wieder aufgenommen. Weiterhin bleibt die Vorlage in Bezug auf die Kosten des vorgeschlagenen Systems vage. Mit sieben zu fünf Stimmen bei einer Enthaltung beschliesst die Kommission, das UVEK zu beauftragen, bei den Kantonen und den interessierten Kreisen eine Vernehmlassung durchzuführen und eine Kostenanalyse zu erstellen.

Antrag UREK-SR: (18.05.09) ausstehend.

Kommentar: **strasseschweiz** hat im Rahmen des besagten Vernehmlassungsverfahrens den Entwurf eines SKG abgelehnt, und zwar aus folgenden Hauptgründen:

Das SKG

- § bewirkt keine Verbesserung bzw. Erhöhung der technischen Sicherheit.
- § verkompliziert Abläufe sowie Verfahren und macht diese dadurch unübersichtlicher.
- § beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.
- § bläht den Staatsapparat auf.
- § führt zu Mehraufwand und Mehrkosten.
- § bringt keine Vorteile und keinen zusätzlichen Nutzen.

06.3122 Mo. Nationalrat (Darbellay) Abbau von Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsbereich durch die Mehrwertsteuer

- Antrag:** Die Revision des Mehrwertsteuergesetzes (MWSTG) soll so vorangetrieben bzw. gewisse Artikel vorgängig revidiert werden, damit Wettbewerbsverzerrungen im Verkehrsbereich (insbesondere im Bereich des Personentransports) zum Nachteil von schweizerischen Unternehmen beseitigt werden können. Dazu sei Art. 19 Abs. 3 MWSTG wie folgt zu ändern: „Der Bundesrat kann zur Wahrung der Wettbewerbsneutralität Beförderungen im grenzüberschreitenden Luft-, Eisenbahn- und Busverkehr von der Steuer befreien.“
- Ziel:** Der internationale Busverkehr soll mehrwertsteuerlich dem grenzüberschreitenden Luft- und Eisenbahnverkehr gleichgestellt werden.
- Stellungnahme BR:** (31.05.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Es geht darum, den grenzüberschreitenden Busverkehr mit dem Eisenbahn- und Luftverkehr in Bezug auf die Mehrwertsteuer gleich zu behandeln. Das Hauptziel liegt in der deutlichen Vereinfachung und Effizienzsteigerung der Mehrwertsteuer.
- Beschluss NR:** (23.06.06) Der Nationalrat heisst die Motion gut.
- Antrag WAK-SR:** (ausstehend)
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Annahme der Motion und verweist auf die Begründung des Motionärs.
- Nach dem geltenden Recht erstreckt sich die Steuerbefreiung für grenzüberschreitende Beförderungsdienstleistungen nur auf den internationalen Luft- und Eisenbahnverkehr. Zur Wahrung des Grundsatzes der Wettbewerbsneutralität sollte der internationale Busverkehr mehrwertsteuerlich dem grenzüberschreitenden Luft- und Eisenbahnverkehr gleichgestellt werden. Die entsprechende Gesetzesänderung hätte einen Minderertrag von ein bis zwei Millionen Franken zur Folge und würde weniger als hundert Steuerpflichtige betreffen.
- Einerseits ist die Praxis derart eng, dass heute bei nahezu jeglicher Form von Gruppenreisen auch für den im Ausland zurückgelegten Streckenanteil die schweizerische Mehrwertsteuer zu entrichten ist. Andererseits erheben andere europäische Staaten von Schweizer Carunternehmen für die in ihrem Land zurückgelegten Strecken auch eine Umsatzsteuer. Die Kumulation dieser beiden Kostenpunkte führt im grenzüberschreitenden Personenverkehr zu einer im Umsatzsteuerrecht unerwünschten steuerlichen Doppelbelastung und damit einhergehend zu einer massiven Wettbewerbsbenachteiligung der Carunternehmen mit Sitz in der Schweiz.

06.3190 Mo. NR (Studer Heiner) Ökologische Steuerreform

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten so bald als möglich eine Vorlage für die Einführung einer ökologischen Steuerreform zu unterbreiten (Abgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Reinertag zur Senkung der Steuerbelastung der Arbeit).
- Ziel:** Die hohe Erdölabhängigkeit der Schweiz soll im Interesse der Menschen und der Wirtschaft schnell reduziert werden.
- Stellungnahme BR:** (13.09.06) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er erachtet eine erneute Diskussion über eine ökologische Steuerreform zurzeit (nach Einführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und der Bevorzugung von Erd- und Flüssiggas sowie von Biogas bei den Mineralölsteuern) als nicht opportun.
Erst nach Vorliegen der ersten Erfahrungen bezüglich Wirkung der CO₂-Abgabe und des geänderten Mineralölsteuergesetzes müsse die Frage nach allfälligen weiteren Schritten erörtert werden.
- Beschluss NR:** (21.03.07) Im Rahmen der Klimadebatte nimmt der Nationalrat die Motion mit 90 gegen 86 Stimmen an.
- Antrag UREK-SR:** (21.04.09) Die Kommission beantragt, den Motionstext offener und umfassender zu formulieren. Dem Parlament soll ein Bericht über die Wirksamkeit bestehender Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine Vorlage unterbreitet werden, welche diese Rahmenbedingungen verbessert.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt im Einklang mit dem Bundesrat die Ablehnung der Motion.
Die geforderte Abgabe ist ein politischer Ladenhüter. Volk und Stände haben bereits zweimal (in den Jahren 2000 und 2001) entsprechende Begehren zur Einführung von Lenkungsabgaben auf fossilen Energieträgern an der Urne klar verworfen.
Bereits heute bewegen sich die Energiepreise auf einem relativ hohen Niveau und machen Investitionen in Energiesparen und die Nutzung alternativer Energien rentabel. Eine weitere Verteuerung der Energiepreise hätte nur noch eine Fiskalisierung mit geringem ökologischem Nutzen zur Folge.
strasseschweiz setzt primär auf freiwillige Massnahmen (Klimarappen, Energieetikette bei Neuwagen) zur Senkung des Energieverbrauchs im Bereich der Motorfahrzeuge. Zudem stehen technische Innovationen im Vordergrund. **strasseschweiz** unterstützt insofern entsprechende Emissionsvorschriften der Europäischen Union (EU), als diese umsetzbar sind.
strasseschweiz begrüsst Massnahmen, die einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

07.2020 Petition Jugendsession 2007 Gegen die Wiedereinführung von Formel-1-Rennen

Antrag: Die Bundesversammlung wird ersucht, auf die Wiedereinführung von Formel-1-Rennen zu verzichten.

Ziel: Verhindern von Formel-1-Rennen in der Schweiz.

Beschluss NR: (09.12.08) Der Nationalrat nimmt von der Petition Kenntnis, ohne ihr Folge zu geben.

Antrag KVF-SR: (31.03.09) Die Kommission beantragt, der Petition keine Folge zu geben.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der Petition keine Folge zu geben. Vielmehr unterstützt **strasseschweiz** die Pa.IV. Giezendanner (03.411), welche die Wiederezulassung von Formel-1-Rennen in der Schweiz bzw. namentlich die Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen gemäss Art. 52 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

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 der Formel 1.

Ein Formel-1-Rennen würde direkt und indirekt doppelt wertvolle Arbeitsplätze schaffen. Es könnten Stellen im Hightech-Bereich generiert und in den strukturschwachen Randregionen angesiedelt werden. Die Schweiz könnte somit in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht profitieren.

Nicht zuletzt würde ein „Grosser Preis der Schweiz“ ein sportliches Grossereignis erster Güte darstellen und hätte damit einen positiven Einfluss auf die Marketingbemühungen des schweizerischen Tourismus.

08.304 Kt.lv. Tessin**Bundespolitik für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene**

- Antrag: Der Bundesrat wird aufgefordert:
1. im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) eine Bestimmung zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene bis ins Jahr 2012 einzuführen;
 2. eine Alpentransitbörse (ATB) zu schaffen, durch die kein Nachteil für den Kanton Tessin entsteht;
 3. mögliche Engpässe auf den Zufahrten zu den Basistunnel südlich und nördlich der Alpen rechtzeitig zu beseitigen, dies u.a. im Hinblick auf die Fertigstellung des Alptransits südlich von Vezia.
- Ziel: Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene bis 2012, Einführung einer ATB sowie Beseitigung von Engpässen auf den Zufahrten südlich und nördlich des Gotthard- bzw. Ceneri-Basistunnels der Neat.
- Antrag KVF-SR: (31.03.09) Die Kommission beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt ebenfalls, der Standesinitiative keine Folge zu geben. **strasseschweiz** bekennt sich insbesondere bei der Verkehrsversorgung in der Fläche zum Güterverkehr auf der Strasse. Hingegen hat der Verband die wesensgerechte Verlagerung des Güterverkehrs über lange Distanzen immer unterstützt.
- Das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten pro Jahr ist illusorisch. In Kenntnis der aktuellen Rahmenbedingungen (u.a. geltendes Landverkehrsabkommen mit der EU) bezweifeln wir, dass dieses Ziel binnen zweier Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden kann. Gesetzt den Fall, dass auch weiterhin ein Fahrtenziel gelten soll, dürfte eine untere Zielgrösse von 1,1 Millionen alpenquerender Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge bis ca. 2018 vernünftig und realistisch sein.
- Die Schaffung einer ATB ist ohne massive Beschränkungen des Güterausstausches zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil unseres Landes nicht möglich. Die Massnahme behindert die Güterversorgung der Schweiz in der Fläche und zerschneidet die kleinräumigen, wirtschaftlich stark verflochtenen Gebiete beidseits der Alpenübergänge. Eine solche Zerschneidung wäre aus wirtschafts-, regional- und gesellschaftlicher Sicht unerwünscht.
- Aus diesen Gründen sowie aufgrund ihrer fehlenden Praktikabilität lehnt **strasseschweiz** die ATB ab.

08.305 Kt.Iv. Uri

Raschere Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene

- Antrag:
1. Die Bundesversammlung hat die Bundesgesetzgebung, insbesondere das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG), so auszugestalten, dass die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene gemäss Art. 84 Abs. 2 der Bundesverfassung (BV) bis spätestens 2012 umgesetzt ist. Zu diesem Zweck hat der Bundesgesetzgeber namentlich eine Alpentransitbörse (ATB) einzuführen, die spätestens zwei Jahre nach Rechtskraft der bundesgesetzlichen Ordnung gemäss Satz 1 wirksam ist. Die ATB ist so auszugestalten, dass keine Neuverhandlungen des Landverkehrsabkommens nötig sind.
 2. Mit zusätzlichen Infrastrukturbeiträgen ist dafür zu sorgen, dass allfällige Engpässe auf den Zulaufstrecken zu den Basistunnels rechtzeitig ausgebaut werden können.
- Ziel: Einführung einer ATB sowie Einsatz zusätzlicher finanzieller Mittel zum Ausbau der Schieneninfrastruktur mit dem Zweck einer rascheren Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.
- Antrag KVF-SR: (31.03.09) Die Kommission beantragt, der Standesinitiative keine Folge zu geben.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt ebenfalls, der Standesinitiative keine Folge zu geben. **strasseschweiz** bekennt sich insbesondere bei der Verkehrsversorgung in der Fläche zum Güterverkehr auf der Strasse. Hingegen hat der Verband die wesensgerechte Verlagerung des Güterverkehrs über lange Distanzen immer unterstützt.
- Das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten pro Jahr ist illusorisch. In Kenntnis der aktuellen Rahmenbedingungen (u.a. geltendes Landverkehrsabkommen mit der EU) bezweifeln wir, dass dieses Ziel binnen zweier Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden kann. Gesetzt den Fall, dass auch weiterhin ein Fahrtenziel gelten soll, dürfte eine untere Zielgrösse von 1,1 Millionen alpenquerender Fahrten schwerer Güterverkehrsfahrzeuge bis ca. 2018 vernünftig und realistisch sein.
- Die Schaffung einer ATB ist ohne massive Beschränkungen des Güterausstausches zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil unseres Landes nicht möglich. Die Massnahme behindert die Güterversorgung der Schweiz in der Fläche und zerschneidet die kleinräumigen, wirtschaftlich stark verflochtenen Gebiete beidseits der Alpenübergänge. Eine solche Zerschneidung wäre aus wirtschafts-, regional- und gesellschaftlicher Sicht unerwünscht.
- Aus diesen Gründen sowie aufgrund ihrer fehlenden Praktikabilität lehnt **strasseschweiz** die ATB ab.

08.332 Kt.lv. Freiburg Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz

- Antrag: Die Standesinitiative ersucht die Bundesversammlung, die Durchfuhr von lebenden Schlachttieren durch die Schweiz zu verbieten.
- Ziel: Verbot von Schlachttiertransporten aus der Europäischen Union (EU) durch die Schweiz.
- Antrag WBK-SR: (ausstehend)
- Kommentar: Die WBK-SR hat am 14. Oktober 2008 der gleichlautenden Standesinitiative des Kantons St. Gallen (08.315) bereits einstimmig Folge gegeben. **strasseschweiz** hat diese Zustimmung unterstützt – und zwar mit folgender Begründung:
- Zwar würde es in gewissen Fällen dem Wohl der transportierten Schlachttiere dienen, wenn für deren Transport in den norditalienischen Raum der erheblich kürzere Weg durch die Schweiz genommen werden könnte und nicht via Österreich gefahren werden müsste.
- Andererseits fehlt es in der Schweiz an den Einrichtungen und Infrastrukturen, welche es erlauben würden, dass die transportierten Tiere gemäss EU- und CH-Recht nach einer bestimmten Fahrzeit getränkt werden bzw. Auslauf erhalten.
- Schliesslich gelten in der Schweiz seit dem 1. September 2008 verschärfte Tierschutzbestimmungen, wonach bei Tiertransporten die Fahrzeit auf sechs Stunden festgesetzt ist. In anderen Ländern sind die entsprechenden Vorschriften teilweise weniger streng. Dies gilt auch für die Vorschriften bezüglich minimaler Flächenmasse und Risthöhen der transportierten Tiere bzw. für die Transportfahrzeuge und Anhänger.
- Es wäre für die Schweizer Tiertransporteure nicht verständlich, wenn für ausländische Tiertransportfahrzeuge in der Schweiz erleichterte Bedingungen gelten würden als jene, denen sie selber unterworfen sind.

08.520 Pa.lv. Stähelin Abschaffung der Fahrradnummer

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

Ziel: Abschaffung der Fahrradnummer.

Antrag KVF-SR: (31.03.09) Die Kommission beantragt mit fünf zu drei Stimmen bei zwei Enthaltungen, der Initiative keine Folge zu geben.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der Pa.lv. keine Folge zu geben, und verweist auf die Begründung der Mehrheit der KVF-SR.

Das heutige System von Fahrradvignetten, verbunden mit einer Haftpflichtversicherung, hat sich bewährt. Der Geschädigte bekommt seinen Schaden gedeckt, und der Radfahrer hat kein Risiko, dass er den verursachten Schaden selber berappen muss. Diese Regelung entspricht in jeder Hinsicht dem Verursacherprinzip. Der Aufwand ist nicht höher als beim Kauf einer Briefmarke.

Es ist zu befürchten, dass für ca. zehn Prozent der Bevölkerung, die über keine private Haftpflichtversicherung verfügen und die – wie festgestellt werden kann – sehr oft aus sozial wenig begüterten Kreisen stammen, eine Versicherungslücke entsteht, wenn das Versicherungsobligatorium mit der Velovignette aufgehoben wird.

Schliesslich hätte der verlangte Systemwechsel bei der Fahrradhaftpflichtversicherung auch Auswirkungen auf andere Strassenfahrzeuge, so z.B. auf Motorfahräder, Motoreinachser in der Landwirtschaft, Motorhandwagen in Gewerbe, Industrie, Post und SBB und Invalidenfahrstühle mit elektrischem Antrieb und tiefer Geschwindigkeit. Für diese Motorfahrzeuge werden heute in analoger Weise auch die Fahrradhaftpflichtbestimmungen angewandt. Dieser Punkt müsste einer separaten neuen Lösung zugeführt werden. Auch die Frage des Garantiefonds müsste geprüft werden. Man kann sich fragen, ob es immer noch richtig ist, dass Fahrradschäden aus dem Garantiefonds finanziert werden, wenn kein Obligatorium besteht.

Schliesslich ist festzuhalten, dass gemäss einer aktuellen Untersuchung der so genannt externen Unfallkosten des Strassenverkehrs die Fahrräder mit 476 Millionen Franken hinter den Personenwagen klar an zweiter Stelle rangieren. Bezüglich der pro Fahrzeugkilometer verursachten sozialen Unfallkosten liegt das Fahrrad rund dreimal höher als ein Personen-, Liefer- oder Lastwagen.

08.3596 Mo. Nationalrat (Rime)**Neues Trassenpreissystem. Ausbau des Güterverkehrs**

- Antrag: Das Trassenpreissystem soll unter Beizug von Praktikern aus der Verkehrswirtschaft grundlegend reformiert werden, und zwar von der Gewichtsbasierung hin zur Anreiz- und Marktorientierung, indem
1. durch eine Revision der Netzzugangsverordnung per 1. Juli 2009 die Trassenpreise des Güterverkehrs auf das Niveau der umliegenden Länder (D/F/I/A) gesenkt und
 2. durch eine Gesetzesrevision im Zuge der Neukonzeption der Infrastrukturfinanzierung (drittes Teilpaket der Bahnreform II) das Trassenpreissystem anreizorientiert und wettbewerbsfähig ausgestaltet werden;
 3. als Kriterien für die Neugestaltung insbesondere: Priorität im Netz, Belegung der Strecken, Qualität der Trassen, Ausbaustandard, Transporteffizienz, Bonus/Malus als Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen zur Umweltschonung berücksichtigt.
- Ziel: Das Erreichen der Verlagerungsziele im alpenquerenden Transitgüterverkehr soll unterstützt und die Benachteiligung des Güterverkehrs verglichen mit dem angrenzenden Ausland aufgehoben werden.
- Stellungnahme BR: (26.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
- Beschluss NR: (19.12.08) Der Nationalrat heisst die Motion diskussionslos und ohne Gegenstimmen gut.
- Antrag KVF-SR: (31.03.09) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion anzunehmen.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Annahme der Motion und verweist dabei auf die nachfolgende Begründung des Motionärs.
- Die Trassenpreise sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Verlagerung der Güter auf die Bahn. Das heutige gewichtsbasierte Trassenpreissystem benachteiligt den Güterverkehr und erschwert damit die Erreichung der Verkehrsverlagerungsziele.
- Die Benachteiligung des Güterverkehrs zeigt sich eindrücklich im Vergleich mit dem Ausland: Während die Trassenpreise für den Personenverkehr etwa im Mittel unserer Nachbarstaaten liegen, bezahlt der Güterverkehr rund das Dreifache des Tarifs der umliegenden Länder (D/F/I/A).
- Aufgrund mangelnder Anreize des heutigen Systems werden viele minderwertige Trassen (mit längeren Lauf- und Wartezeiten, unattraktiven Zeitslots) ungenügend genutzt. Damit werden die bestehenden Infrastrukturen sowie die Verlagerungspotenziale nicht annähernd ausgeschöpft.
- Es braucht einen Paradigmenwechsel vom gewichtsbasierten System hin zu einem verursachergerechten, anreiz- und marktorientierten sowie kapazitätsbasierten System. Es müssen die richtigen Anreize gesetzt werden für die Produktivitätsverbesserung des Gesamtsystems. Dazu gehört auch die Honorierung von Investitionen in umweltschonendes Wagenmaterial (bspw. bezüglich Lärmemissionen).

08.3769 Mo. Nationalrat (Hany)**Vorfinanzierung baureifer Nationalstrassenabschnitte**

- Antrag: Die im Netzbeschluss aufgeführten baureifen Nationalstrassenabschnitte sollen vorfinanziert werden.
- Ziel: Die Realisierung baureifer Nationalstrassenabschnitte trotz unterschiedlicher Auffassung von Bund und Kantonen betreffend Finanzierung ermöglichen.
- Antwort BR: (25.02.09) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
Bisher sind die vorgeschlagenen Strassenabschnitte noch nicht durch einen Parlamentsbeschluss in das Nationalstrassennetz aufgenommen worden. Somit besteht keinerlei Rechtsgrundlage, aufgrund derer der Bund Projekte der Kantone auf diesen Strassenabschnitten vorfinanzieren könnte. Die Lösungssuche zwischen den Kantonen und dem Bund bezüglich der Finanzierung des Netzbeschlusses ist im Übrigen bereits angelaufen.
- Beschluss NR: (19.12.08) Der Nationalrat heisst die Motion gut.
- Antrag KVF-SR: (11.05.09) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion abzulehnen.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Annahme der Motion und verweist dabei auf die nachfolgende Begründung des Motionärs.
In der abgeschlossenen Vernehmlassung über die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz hat der Bundesrat wiederholt vorgeschlagen, 19 Strassenabschnitte neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Durch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde dem Bund die volle Verantwortung für das Nationalstrassennetz übertragen. Diese Zuständigkeitsordnung ist auch für alle im Rahmen der Anpassung des Netzbeschlusses neu als Nationalstrassen eingestufteten Strecken massgebend.
Bis die Finanzierungsfrage zwischen Bund und Kantonen geregelt ist, sollen somit die baureifen Nationalstrassenabschnitte mittels Vorfinanzierung (ohne Abstriche am Strassenbudget respektive an der Spezialfinanzierung und ohne Abstriche am Infrastrukturfonds) durch den Bund umgehend zur Ausführung freigegeben werden. Ein solcher Beschluss soll dem Parlament noch im Jahr 2009 zur Genehmigung vorgelegt werden.

09.3102 Po. Büttiker**Mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum**

- Antrag:** Es soll ein Konzept vorgelegt werden, wie Nutzung und Bewirtschaftung bestehender und künftiger Ausstellplätze für Lastwagen entlang der Nationalstrassen und innerhalb urbaner Räume verbessert werden können. Insbesondere soll bei der Planung neuer oder beim Ausbau bestehender Infrastrukturanlagen die Zahl der Ausstellplätze für Lastwagen erhöht und auch hierzu ein Konzept vorgelegt werden, das schwergewichtig die Ost-West-Achse berücksichtigt. Um bereits vorhandene oder erschliessbare Nutzungsmöglichkeiten auf dem autobahnnahen kantonalen Strassennetz zu erfassen, sollen auch die Kantone in die Konzeption miteinbezogen werden.
- Ziel:** Das Angebot an Ausstellplätzen für Lastwagen insgesamt erhöhen.
- Stellungnahme BR:** (06.05.09) Der Bundesrat beantragt, das Postulat anzunehmen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehr FRS empfiehlt das Postulat ebenfalls zur Annahme und verweist dabei auf die Begründung des Postulanten.
- Zwar hat der Bund Ende Februar 2009 auf der A2 im Kanton Uri einen ersten grösseren Ausstellplatz (Schwerverkehrskontrollzentrum Ripshausen) eröffnet, auf der verkehrsintensiveren Ost-West-Achse der Nationalstrasse A1 sowie rund um die urbanen Räume (Agglomerationen) fehlen jedoch weiterhin Ausstellplätze. Das mangelnde Angebot erschwert die Disposition der Strassentransporte erheblich, da die Chauffeure einerseits die Lenk- und Ruhezeitvorschriften einhalten und die Unternehmer andererseits die Fracht termingerecht an ihre Kunden ausliefern müssen.
- In anderen Ländern wird dem Missstand fehlender Ausstellplätze tatkräftig entgegen getreten. In Deutschland z.B. kann auf zahlreichen Autohöfen im Voraus ein Ausstellplatz reserviert werden. Dadurch müssen die Chauffeure nicht mehr stundenlang nach einem freien Ausstellplatz suchen und zuletzt, um die Pausen- und Ruhezeitvorschriften trotzdem einzuhalten, auf autobahnahe Wohn- oder Industriequartiere ausweichen.
- Unsinnige Parkzeitbeschränkungen sollen ebenfalls überprüft werden. Wenn auf Autobahnraststätten nicht länger als 15 Stunden parkiert werden darf, so gerät ein Chauffeur, der sein Fahrzeug übers Wochenende wegen des Sonntags- und Nachtfahrverbots abstellen muss, zwangsläufig mit dem Strassenverkehrsrecht in Konflikt.
- Geeignete Massnahmen erhöhen auch die Verkehrssicherheit, denn Transporteure und Chauffeure, die um die Verfügbarkeit freier Ausstellplätze wissen, disponieren verlässlicher und effizienter bzw. fahren stressfreier, ausgeruhter und sicherer.