

# Vorschau Herbstsession 2009

## Ständerat

### Kontakte:

**NR Markus Hutter, via Parlament**

**Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)**

## Inhaltsverzeichnis

### Herbstsession 2009: 07. bis 25. September 2009

#### Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
06.308	Kt.Iv. Zug	Zimmerberg II ( <i>Rasche Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels</i> ) (21. Sept. 2009) <b>Rückstellung der Initiative</b>
06.488	Pa.Iv. Hutter Markus	Keine wirkungslosen Tempolimiten auf unseren Nationalstrassen! ( <i>Wirkungsnachweis bei dringlichen Massnahmen wie Tempolimiten auf Nationalstrassen</i> ) (21. Sept. 2009) <b>Zustimmung zur Initiative</b>
07.302 07.303 07.304	Kt.Iv. Basel-Stadt Kt.Iv. Basel-Landschaft Kt.Iv. Aargau	Für eine Aufhebung des Planungsstopps bei der „Bahn 2000“, 2. Etappe (dritter Jura-Durchstich Wisenberg) ( <i>Bau des Wisenbergtunnels im Rahmen von ZEB</i> ) (21. Sept. 2009) <b>Rückstellung der Initiativen</b>
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz ( <i>Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe</i> ) (15. Sept. 2009) <b>Zustimmung zur Vorlage</b>
08.074	Bundesratsgeschäft	Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen. Volksinitiative ( <i>Erstellen und Erweitern von Anlagen nur, wenn aus bildungs- oder gesundheitspolitischer sowie aus natur- oder landschaftsschützerischer Sicht gesamtschweizerisch ein dringendes Bedürfnis besteht und die Nachhaltigkeit sichergestellt ist</i> ) (14. Sept. 2009) <b>Ablehnung der Initiative</b>

#### **06.308 Kt.Iv. ZG Zimmerberg II**

Antrag: Die Bundesversammlung soll einen Erlass ausarbeiten, damit der Zimmerberg-Basistunnel von Thalwil nach Baar, wie im Alpen transit-Beschluss vom 4. Oktober 1991 und in den darauf folgenden Finanzierungsbeschlüssen des Bundes vorgesehen, unverzüglich realisiert werden kann.

Ziel: Rasche Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels der Neuen Eisenbahn-Alpen transversalen (NEAT).

Antrag KVF-SR: (19.06.09) Da das Begehren bereits auf Gesetzesstufe verankert ist, hat die Kommission der Standesinitiative mit sechs zu null Stimmen bei drei Enthaltungen keine Folge gegeben.

**Kommentar:** Das Anliegen der Initiative wurde materiell im Rahmen des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) diskutiert und fand Eingang in Art. 10 ZEBG, wo die einzelnen Bauvorhaben aufgelistet sind und vom Bundesrat verlangt wird, dass sie in eine neue Botschaft (Bahn 2030), die im Jahre 2010 vorgelegt werden soll, einfließen sollen.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** sind weitere NEAT- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist; diesbezüglich bedarf es einer Etappierung:

§ Prioritär ist das Kernangebot gemäss ZEB nach Massgabe einer gesicherten Netzfunktionalität der Eisenbahnen zu realisieren.

§ In zweiter Priorität sind zur Gewährleistung der Funktionalität der NEAT-Bauten die Kapazitäten derer Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sicherzustellen.

Keinesfalls dürfen zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – kreiert oder erhoben werden.

Um bezüglich der weiteren Investitionen in Schienenprojekte betriebs- und volkswirtschaftlich fundierte Prioritäten setzen zu können – und somit letztlich auch zur Beantwortung der Frage betreffend die Realisierung des Zimmerbergbasistunnels – bedarf es einer ausreichenden Transparenz bei den als Grundlage dienenden Verkehrsdaten; nur auf einer soliden Datenbasis wird es möglich sein, eine objektive Beurteilung der einzelnen in Frage kommenden Investitionen in Bahnlinien – bezogen auf die einzelnen Achsen – in den kommenden Jahr vorzunehmen. Entsprechend fordert **strasseschweiz** eine Gesamtschau, die nachfrageorientiert ist und einen Masterplan für den Fern-, Regional- und Güterverkehr umfasst sowie die ursprüngliche Planung zur NEAT respektive den Sachplan Verkehr mitberücksichtigt.

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

**Antrag:** Die Pa. 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 Initiative 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.
- Beschluss NR: (05.03.09) Der Nationalrat gibt der Pa.Iv. mit 106 zu 66 Stimmen Folge.
- Antrag KfV-SR: (19.06.09) Die Kommission hat im Differenzbereinigungsverfahren ihren bereits einmal gefällten Entscheid, der Pa.Iv. keine Folge zu geben, einstimmig bestätigt. Die Kommission ist der Ansicht, dass die bestehenden Vorschriften im Strassenverkehrsgesetz genügen. So könnten heute Verkehrsbeschränkungen infolge Umweltsituationen ohne Wirkungsnachweis angeordnet werden; sie dürfen jedoch nicht länger als acht Tage dauern. Sollen Höchstgeschwindigkeiten jedoch dauerhaft herauf- oder heruntergesetzt werden, bedarf es – bereits gemäss dem geltenden Recht – eines Gutachtens. Die Kommission erwartet jedoch, dass die zuständigen kantonalen Stellen ihre Massnahmen miteinander absprechen.
- 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.

<b>07.302</b>	<b>Kt.lv. Basel-Stadt</b>	<b>Für eine Aufhebung des Planungsstopps bei der „Bahn 2000“, 2. Etappe (dritter Juradurchstich Wisenberg)</b>
<b>07.303</b>	<b>Kt.lv. Basel-Landschaft</b>	
<b>07.304</b>	<b>Kt.lv. Aargau</b>	

Antrag: Die Bundesbehörden werden von den drei Kantonen ersucht, im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB) Art. 2 Bst. c des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept Bahn 2000 als Gesetzesgrundlage unverändert zu belassen. Damit soll erreicht werden, dass der entwicklungshemmende Schienen-Kapazitätsengpass im Nord-Süd-Verkehr durch eine geeignete Juraquerung, vorzugsweise durch den Bau des Wisenbergtunnels (Olten–Liestal), beseitigt wird.

Ziel: Die Kantone wollen bewirken, dass im Rahmen der „Gesamtschau FinöV (GFS) / zukünftige Entwicklung der Bahn-Grossprojekte (ZEB)“ am Bau des Wisenbergtunnels festgehalten wird.

Antrag KVF-SR: (25.10.07) Die Kommission hat die Anliegen der Kantone zwar wohlwollend entgegen genommen, die Initiativen jedoch vorderhand mit einstimmigem Beschluss sistiert. Diese Initiativen und eine bereits vorliegende Initiative des Kantons Zug für den Bau des Zimmerbergtunnels, die sie im Frühjahr ebenfalls sistiert hat, sollen in die Beratungen der Gesamtschau FinöV (ZEB) einbezogen werden.

Antrag KVF-SR: (19.06.09) Da die Begehren bereits auf Gesetzesstufe verankert sind, hat die Kommission den Standesinitiativen mit sechs zu null Stimmen bei drei Enthaltungen keine Folge gegeben.

Kommentar: Das Anliegen der Initiativen wurde materiell im Rahmen des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) diskutiert und fand Eingang in Art. 10 ZEBG, wo die einzelnen Bauvorhaben aufgelistet sind und vom Bundesrat verlangt wird, dass sie in eine neue Botschaft (Bahn 2030), die im Jahre 2010 vorgelegt werden soll, einfliessen sollen.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** sind weitere NEAT- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist; diesbezüglich bedarf es einer Etappierung:

§ Prioritär ist das Kernangebot gemäss ZEB nach Massgabe einer gesicherten Netzfunktionalität der Eisenbahnen zu realisieren.

§ In zweiter Priorität sind zur Gewährleistung der Funktionalität der NEAT-Bauten die Kapazitäten derer Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sicherzustellen.

Keinesfalls dürfen zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – kreiert oder erhoben werden.

Um bezüglich der weiteren Investitionen in Schienenprojekte betriebs- und volkswirtschaftlich fundierte Prioritäten setzen zu können – und somit letztlich auch zur Beantwortung der Frage betreffend die Realisierung des Wisenbergtunnels – bedarf es einer ausreichenden Transparenz bei den als Grundlage dienenden Verkehrsdaten; nur auf einer soliden Datenbasis wird es möglich sein, eine objektive Beurteilung der einzelnen in Frage kommenden Investitionen in Bahnlinien – bezogen auf die einzelnen Achsen – in den kommenden Jahr vorzunehmen. Entsprechend fordert **strasseschweiz** eine Gesamtschau, die nachfrage-

orientiert ist und einen Masterplan für den Fern-, Regional- und Güterverkehr umfasst sowie die ursprüngliche Planung zur NEAT respektive den Sachplan Verkehr mitberücksichtigt.

## 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.
- 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 stimmt der Vorlage ohne Änderungen zu und verabschiedet sie in der Gesamtabstimmung mit 15 zu zwei Stimmen bei acht Enthaltungen.
- Beschluss NR:** (30.04.09) Der Nationalrat genehmigt den NSAG-Entwurf, der von jenem des Bundesrats ganz geringfügig abweicht, in der Gesamtabstimmung mit 106 zu 50 Stimmen.
- Antrag KfV-SR:** (19.06.09) Die Kommission ist den Anträgen des Bundesrats gefolgt und hat damit eine kleine Differenz zum Nationalrat geschaffen. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig angenommen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, dem Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) gemäss Entwurf des Bundesrats bzw. gemäss Antrag KVF-SR 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.
- 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 Staatsrechnung 2008 noch immer gut 2,7 Milliarden Franken als Reserve übrig bleiben.

**08.074 Bundesratsgeschäft      Gegen masslosen Bau umwelt- und landschaftsbelastender Anlagen. Volksinitiative**

- Vorhaben:** Das Erstellen und Erweitern von Anlagen (u.a. Parkhäuser und Parkplätze), welche die Umwelt oder die Landschaft belasten, soll nur noch zugelassen werden, wenn aus bildungs- oder gesundheitspolitischer, aus natur- oder landschaftsschützerischer Sicht gesamtschweizerisch ein dringendes Bedürfnis besteht und die Nachhaltigkeit sichergestellt ist.
- Ziel:** Die Möglichkeit zum Neubau oder zur Erweiterung von Infrastrukturanlagen soll zum Schutz der Umwelt und der Landschaft stark eingeschränkt werden. Dem Bund soll ausserdem zu mehr Durchsetzungskraft in wichtigen raumplanerischen Fragen verholfen werden.
- Beschluss BR:** (29.10.08) Der Bundesrat beantragt, die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen.  
Da die Voraussetzungen, unter denen derartige Anlagen künftig noch errichtet oder erweitert werden dürften, ausserordentlich restriktiv formuliert sind, würde die Annahme der Volksinitiative in der überwiegenden Zahl der Fälle faktisch auf ein Verbot derartiger Anlagen hinauslaufen.  
Zudem wird eine massive Beeinträchtigung des Wirtschaftsstandorts Schweiz sowie einen Innovationsstopp in vielen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens befürchtet.  
Das Volksbegehren verpflichtet den Bundesgesetzgeber ferner dazu, die Standorte und die Ausmasse solcher Anlagen grundeigentümerverbindlich festzulegen. Dies bedeutet nicht nur einen massiven Eingriff in die Planungskompetenzen der Kantone, sondern verletzt auch den von der Europäischen Menschenrechtskonvention garantierten Rechtsschutz, da gegen derartige Beschlüsse des Bundesgesetzgebers kein Rechtsmittel gegeben ist.
- Antrag UREK-NR:** (24.02.09) Die Kommission beantragt mit 20 zu drei Stimmen bei einer Enthaltung, die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen.
- Beschluss NR:** (04.06.09) Der Nationalrat heisst mit 116 zu 33 Stimmen den Entwurf des Bundesrats gut.
- Antrag UREK-SR:** (26.06.09) Wie bereits Bundesrat und Nationalrat erachtet auch die Kommission die Initiative als unausgereift und zu radikal. Sie beantragt ohne Gegenstimme, die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Kommentar:

**strasseschweiz** empfiehlt, im Einklang mit Bundesrat, Nationalrat und UREK-SR die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Wir verweisen auf die bundesrätliche Begründung.