

Vorschau Wintersession 2009

Ständerat

Kontakte:

Nationalrat Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Wintersession 2009: 23. November bis 11. Dezember 2009

Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
01.083	Bundesratsgeschäft	Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle. Differenzen (evtl. 30. Nov. 2009) Ablehnung der Vorlage
07.3463	Mo. Nationalrat (Messmer)	Anpassung bei der Nachprüfung schwerer Motorwagen (<i>verlängertes Prüfungsintervall für Nachprüfung von Lastwagen im Binnenverkehr</i>) (evtl. 10. Dez. 2009) keine Empfehlung
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen (<i>Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe</i>) (evtl. 03. Dez. 2009) Version des Ständerats übernehmen
08.3951	Mo. Nationalrat (Müller Philipp)	Massnahmen gegen gemeingefährliche Geschwindigkeitsexzesse (<i>Einbau von Aufzeichnungsgerät [Blackbox], Einzug des Autos bei weiteren Vergehen</i>) (evtl. 10. Dez. 2009) Ablehnung der Motion
09.3787	Mo. Jenny	Gegen Staus und Schikanen im Nationalstrassenbau (<i>Gewährleistung von 4 Spuren bei Um- und Neubauten, Zweischichtbetrieb</i>) (10. Dez. 2009) Annahme der Motion

01.083 Bundesratsgeschäft**Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle.
Differenzen**

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 aus folgenden Gründen im Interesse der Schweiz:

- National unterstützt und dynamisiert die Alpenkonvention die Bestrebungen für eine nachhaltige Berggebietsentwicklung.
- International wird eine Harmonisierung des Schutzniveaus angestrebt.
- Die schweizerische Berggebietspolitik wird international vertraglich abgestützt und für die Zukunft gesichert.
- Die Schweiz kann auf einem Sachgebiet, das zwei Drittel ihrer Fläche und einen grossen Teil ihrer Bevölkerung betrifft, auf internationaler Ebene mitbestimmen, mitentscheiden und so aussenpolitische Verantwortung übernehmen.
- Schliesslich ist ein vollwertiges Mitwirken bei der Alpenkonvention insbesondere im Bereich des Tourismus mit einem positiven Image-Effekt bezüglich des Qualitäts- und Umweltstandards verbunden.

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:

(traktandiert 11.12.09)

Kommentar:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS beantragt, die acht Durchführungsprotokolle sowie das Streitbeilegungsprotokoll nicht zu ratifizieren.

strasseschweiz hat sich von Anfang an mit den folgenden grundsätzlichen Argumenten gegen die Ratifizierung der Protokolle zur Alpenkonvention ausgesprochen: Die Protokolle

- 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 Kantone Wallis und Freiburg haben die Ratifizierung mit grosser Mehrheit 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.

07.3463 Mo. Nationalrat (Messmer)**Anpassung bei der Nachprüfung schwerer Motorwagen**

- Antrag: Der Spielraum, den das Landverkehrsabkommen im Binnenverkehr bietet, soll in einer nichtdiskriminierenden Anwendung ausgenützt werden: Es sollen folgende Änderungen am Prüfmodus für schwere Motorwagen, welche nur im Binnenverkehr eingesetzt werden, vorgenommen werden:
- umfassende Nachprüfungen alle vier bis fünf Jahre, dazwischen jährliche Teilprüfungen der sicherheitsrelevantesten Aspekte;
 - Möglichkeit der Delegation der Prüfungen an private Garagen mit entsprechender Zulassung;
 - Anerkennung der jeweiligen Kontrollen in der ganzen Schweiz.
- Ziel: Erstreckung des Prüfindervalls bei schweren Lastwagen und Einführung jährlicher Teilprüfungen der sicherheitsrelevanten Aspekte. Zulassung von privaten Garagen für die Prüfungen
- Antwort BR: (07.11.07) Der Bundesrat beantragt aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes die Ablehnung der Motion. Bei einer allfälligen Annahme der Motion will der Bundesrat im Zweitrat den Antrag stellen, den Vorstoss in einen Prüfauftrag abzuändern.
- Es zeige sich bei jährlichen Nachkontrollen, dass immer wieder sicherheitsrelevante Mängel festgestellt werden. Mehrere Kantone würden berichten, dass bei zehn bis 20 Prozent der geprüften schweren Motorwagen solche Mängel festzustellen sind. Dies sei ein für die Verkehrssicherheit relevanter Anteil.
- Beschluss NR: (04.06.09) Der Nationalrat heisst die Motion mit 108 zu 63 Stimmen gut.
- Antrag KVF-SR: ausstehend.
- Kommentar: Auf den 1. Juli 2004 trat die geänderte Verordnung über technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge in Kraft. Grundlage dafür ist das Landverkehrsabkommen mit der EU. Ziel der Anpassung war die Erhöhung der Sicherheit im internationalen Strassenverkehr durch Verkürzung der Prüfindervalle.
- Von dieser Änderung gleichermassen betroffen ist auch der Binnenverkehr. Die bisherigen Erfahrungen haben keine Verbesserung der Sicherheit trotz verkürzter Prüfungsintervalle gebracht, hingegen aber ein massiv höherer Aufwand für die Prüfungen.
- Eine Erstreckung des Prüfindervalls bei schweren Lastwagen bei gleichzeitiger Einführung der jährlichen Teilprüfung der sicherheitsrelevanten Aspekte führt nicht zu tieferen Sicherheitsstandards – diese bleiben unangetastet –, sondern zur Vermeidung unnötiger Kosten und Ausfallzeiten von Fahrzeugen in den Betrieben.
- Hingegen würde die Reduktion des Prüfungsumfangs bzw. des Prüfindervalls Anpassungen bei den Werkstätten und dem allgemeinen Wartungszustand der Fahrzeuge nach sich ziehen, da die Fahrzeuge entsprechend weniger häufig und umfassend auf die Nachprüfung vorbereitet würden.
- Entsprechend treten das Bau- und das Transportgewerbe für die Überweisung der Motion, das Garagengewerbe aber dagegen ein.

08.012 Bundesratsgeschäft Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen

- 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.
- Beschluss NR:** (30.04.09) Der Nationalrat genehmigt den NSAG-Entwurf, der von jenem des Bundesrats geringfügig abweicht (keine Vignettenkontrolle und Strafverfolgung durch Private), in der Gesamtabstimmung mit 106 zu 50 Stimmen.
- Beschluss SR:** (15.09.09) Der Ständerat heisst den Entwurf in der Gesamtabstimmung mit 35 zu null Stimmen gut. Betreffend die Kompetenzdelegation an Private zur Durchführung von Vignettenkontrolle und Strafverfolgung hält der Ständerat am Vorschlag des Bundesrats fest.
- Antrag KVF-NR:** (02.11.09) Die Kommission hält mit 17 zu neun Stimmen an dem bereits einmal vom Nationalrat gefällten Entscheid fest, die Übertragung der Aufgabe an Dritte zu streichen.
- Beschluss NR:** (traktandiert am 30.11.09)
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, die Version des Ständerats zu übernehmen.

08.3951 Mo. Nationalrat (Müller Philipp) Massnahmen gegen gemeingefährliche Geschwindigkeitsexzesse

- Antrag: Es sollen gesetzliche Grundlagen zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsexzessen im Strassenverkehr geschaffen werden. Dabei sind bei wiederholtem Führerausweisentzug aufgrund Geschwindigkeitsübertretung folgende Massnahmen umzusetzen:
- Einbau eines Aufzeichnungsgeräts mit integriertem GPS-System (Blackbox);
 - Vermerk im Führerschein, dass die betroffene Person nur dieses, mit einem Aufzeichnungsgerät versehene Fahrzeug lenken darf;
 - Monatliche Auswertung der aufgezeichneten Angaben zur gefahrenen Geschwindigkeit;
 - Befristeter Entzug des Führerscheins und befristeter Einzug des Fahrzeugs (auch Fahrzeug, das einem Dritten gehört) bei weiteren Übertretungen
 - Definitiver Einzug des Fahrzeugs bei weiterer Geschwindigkeitsübertretung, die nach geltender Rechtslage zum Entzug des Führerausweises führt;
 - Wer ein Fahrzeug ausleiht, ist verpflichtet, den Führerschein des Fahrers zu überprüfen. Die Ausleihung eines Fahrzeuges – auch zum rein privaten Gebrauch – an Personen ohne gültigen Fahrausweis oder mit der Pflicht zum Einbau eines Aufzeichnungsgeräts ist verboten.
- Ziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Einbau eines Aufzeichnungsgeräts bei Wiederholungstätern, womit eine rigorose Überwachung genau jener Personen, die sich im Strassenverkehr gemeingefährlich verhalten, erreicht werden soll.
- Antwort BR: (06.03.09) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Die Auswertung der Vernehmlassung zum Bericht „Via sicura“ soll abgewartet werden.
- Beschluss NR: (03.06.09) Der Nationalrat heisst die Motion sehr knapp mit 89 zu 86 Stimmen gut.
- Antrag KVF-SR: ausstehend.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt im Einklang mit dem Bundesrat die Ablehnung der Motion.
Die permanente Überwachung mit einer „Blackbox“ zur permanenten Aufzeichnung der gefahrenen Geschwindigkeiten geht **strasseschweiz** zu weit. Ebenso der Entzug des Führerscheins und der Einzug des Fahrzeugs (auch Fahrzeug, das einem Dritten gehört) bei weiteren Übertretungen, die normalerweise mit dem Ordnungsbussenverfahren geahndet werden, ist übertrieben. Es widerspricht ausserdem Schweizer Rechtsempfinden, dass bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auch solche Fahrzeuge vom Staat definitiv eingezogen werden sollen, die nicht im Eigentum des Lenkers stehen. Damit trifft die Strafe einen Unschuldigen.

09.3787 Mo. 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 sowie eines Zweischichtbetriebs.
- 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.
- Kommentar:** **strasseschweiz** unterstützt das Begehren der 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 zum Beispiel 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.