

Vorschau Frühjahrssession 2010

Ständerat

Kontakte:

Nationalrat Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Frühjahrssession 2010: 01. bis 19. März

Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
07.3463	Mo. Nationalrat (Messmer)	Anpassung bei der Nachprüfung schwerer Motorwagen (<i>verlängertes Prüfungsintervall für Nachprüfung von Lastwagen im Binnenverkehr</i>) (10. März 2010) Keine Empfehlung
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen (<i>Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe; Kontrolltätigkeit durch Dritte</i>) (evtl. 08. März 2010) Version des Ständerats übernehmen
08.3327	Mo. Nationalrat (Fraktion S)	Keine Agrotreibstoffe aus Nahrungsmitteln (17. März 2010) Ablehnung der Motion
08.3951	Mo. Nationalrat (Müller Philipp)	Massnahmen gegen gemeingefährliche Geschwindigkeitsexzesse (<i>Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Einbau eines Aufzeichnungsgeräts bei Wiederholungstätern</i>) (10. März 2010) Ablehnung der Motion
09.303	Kt.Iv. Bern	Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau. Aufnahme ins Nationalstrassennetz (evtl. 10. März 2010) Annahme der Kt.Iv.
09.3958	Mo. Nationalrat (Giezendanner)	Baustellendauer und Vergaberichtlinien bei Strassenbauprojekten (<i>Zeitdauer der Bauarbeiten und damit der Verkehrsunterbrüche beim Strassenbau massiv reduzieren; gleich lange Spiesse für alle Unternehmen bei Strassenbauvorhaben</i>) (10. März 2010) Annahme der Motion
09.4013	Mo. Janiak	Bahnanschluss für den EuroAirport Basel-Mülhausen-Freiburg (<i>Frist für die Inangriffnahme des Bahnanschlusses an den EAP um fünf Jahre verlängern</i>) (10. März 2010) Annahme der Motion
09.4152	Mo. Gutzwiller	Chance Gubrist. Ausbau der Nordumfahrung Zürich, dritte Röhre Gubrist. Überdeckung und Doppelnutzung (<i>Gleichzeitige Realisierung der Autobahnüberdeckung mit dem Bau einer dritten Röhre am Gubrist</i>) (10. März 2010) Annahme der Motion
09.4191	Mo. Luginbühl	Infrastrukturfonds für Agglomerationsprogramme (<i>Beschleunigte Auszahlung der Bundesbeiträge an die Verkehrsprojekte in den Agglomerationen</i>) (10. März 2010) Ablehnung der Motion

10.3010 Mo. KVF-SR

Güterverkehrsverlagerung: Für eine schrittweise Reduktion des alpenquerenden Schwerverkehrs (*Mengenmässige Beschränkung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs in Anwendung des Alpenschutzartikels bzw. des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes*) (10. März 2010) **Annahme der Motion**

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 privater 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.

Beschluss NR: (04.06.09) Der Nationalrat heisst die Motion mit 108 zu 63 Stimmen gut.

Antrag KVF-SR: (04.02.10) Ablehnung.

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 Prüfungsumfanges 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 befürworten das Bau- und Transportgewerbe die Überweisung der Motion; das Garagengewerbe lehnt diese grundsätzlich ab, könnte sich eventualiter mit einem Prüfauftrag allerdings einverstanden erklären.

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 Kontrollaufgabe an Dritte zu streichen.
- Beschluss NR:** (30.11.09) Der Nationalrat folgt mit 89 zu 65 Stimmen dem Antrag seiner vorberatenden Kommission und hält somit an seinem Entscheid fest.
- Beschluss SR:** (03.12.09) Der Ständerat hält mit 28 zu elf Stimmen ebenfalls an seinem Entscheid fest, womit die Differenz zwischen den beiden Kammern weiterhin bestehen bleibt.
- Antrag KVF-NR:** Differenzbereinigung.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, die Version des Ständerats zu übernehmen.

08.3327 Mo. Nationalrat (Fraktion S) Keine Agrotreibstoffe aus Nahrungsmitteln

Antrag: Die Ausführungserlasse zum Mineralölsteuergesetz sollen so ausgestaltet, und es sollen derartige aussenpolitische Initiativen ergriffen werden, dass

- § damit die Herstellung von Agrotreibstoffen aus Nahrungsmitteln wie Palmöl, Soja, Getreide, Raps und Zuckerrüben weltweit verboten wird;
- § damit Beihilfen (Subventionen, Steuer- und Zollbefreiungen usw.) für Agrotreibstoffe untersagt werden, deren Produktion nicht unter Wahrung hoher Umwelt- und Sozialstandards erfolgt und in Konkurrenz zur Produktion von Nahrungsmitteln oder zur nachhaltigen Nutzung von Wäldern steht;
- § damit verbindliche Umwelt- und Sozialstandards definiert und international anerkannte Labels für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen geschaffen werden, die nicht aus Nahrungsmitteln gewonnen werden. Bei den sozialen Standards sind zumindest die Kernübereinkommen der internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie die nationalen Gesetze einzuhalten.

Ziel: Konsequente Umsetzung und nötigenfalls weitere Verschärfung bestehender gesetzlicher Grundlagen. Offensive aussenpolitische Vertretung der schweizerischen Grundsätze.

Antwort BR: (27.08.08) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Beschluss NR: (11.06.09) Der Nationalrat heisst die Motion mit 78 zu 76 Stimmen knapp gut.

Antrag UREK-SR: (16.02.10) ausstehend.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung der Motion und verweist dabei auf Auszüge aus der Begründung des Bundesrats.

Studien verschiedener Forschungsinstitute (vor allem Fapri und OECD-FAO) zeigen, dass diverse Faktoren für die steigenden Nahrungsmittelpreise verantwortlich sind. Ursachen liegen in der steigenden Nachfrage aufgrund demografischer Faktoren sowie in der steigenden Kaufkraft in aufstrebenden Entwicklungsländern und den damit sich ändernden Konsumgewohnheiten. Dazu kamen in den letzten Monaten ausserordentliche Faktoren wie Dürren oder Naturkatastrophen in wichtigen Anbaugebieten Australiens und Asiens sowie Spekulationen auf dem Weltagrarmarkt. Darüber hinaus haben auch der Preisanstieg der fossilen Energieträger und die Nachfrage nach Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen die Preisentwicklung mit beeinflusst.

Die Schweiz vertritt gegenüber biogenen Treibstoffen eine restriktive Haltung: Mit Inkrafttreten des revidierten Mineralölsteuergesetzes (MinöStG; SR 641.61) und der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV; SR 641.611) per 1. Juli 2008 führt die Schweiz als erstes Land weltweit verbindliche ökologische und soziale Kriterien für die Förderung von biogenen Treibstoffen ein. Auf weitere Ausführungserlasse kann demnach vorderhand verzichtet werden.

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 von Geschwindigkeitsübertretungen 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 Ausleiherung eines Fahrzeugs – 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 knapp mit 89 zu 86 Stimmen gut.
- Antrag KVF-SR: (04.02.10) Ablehnung.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt im Einklang mit dem Bundesrat und der KVF-SR die Ablehnung der Motion.
Die permanente Überwachung mit einer „Blackbox“ zur lückenlosen 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. Ferner widerspricht es dem Rechtsempfinden, dass bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auch solche Fahrzeuge vom Staat definitiv eingezogen werden sollen, die nicht im Eigentum des Lenkers stehen. Damit trifft die Strafe Unschuldige.

09.303 Kt.lv. Bern**Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau.
Aufnahme ins Nationalstrassennetz**

Antrag: Der Bund wird aufgefordert, im Rahmen der Neufestlegung des Nationalstrassennetzes folgende Teile ins Nationalstrassennetz aufzunehmen:

§ die heutige Hauptstrasse ab Autobahnausfahrt A1 Kirchberg bis Hasle-Rüegsau als Autobahnzubringer Emmental, sowie

§ die Anbindung des Oberaargaus von der A1 bis Langenthal als Autobahnzubringer.

Ziel: Aufnahme wichtiger Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz.

Antrag KfV-SR: (04.02.10) Die Kommission beschliesst einstimmig, die Standesinitiative zu sistieren und zu einem späteren Zeitpunkt, zusammen mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, eine Grundsatzdebatte zu diesem Thema zu führen.

Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben. Die genannten Strassenabschnitte sind im Rahmen der angekündigten Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) in Letzteres aufzunehmen.

09.3958 Mo. Nationalrat (Giezendanner)**Baustellendauer und Vergaberichtlinien
bei Strassenbauprojekten**

Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, die Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften betreffend Strassenbauprojekte dahingehend anzupassen, dass die Dauer der Verkehrsbehinderungen massiv verkürzt werden kann. Gleichzeitig sind die Vergaberichtlinien für solche Vorhaben derart anzupassen, dass insbesondere auch kleinere und mittlere Unternehmen berücksichtigt werden können.

Ziel: Zeitdauer der Bauarbeiten und damit der Verkehrsunterbrüche beim Strassenbau massiv reduzieren. Gleich lange Spiesse für alle Unternehmen bei Strassenbauvorhaben.

Stellungnahme BR: (04.12.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
Vor dem Hintergrund, dass in den letzten Jahren grosse Verbesserungen in der Stausituation aufgrund von Baustellen erzielt werden konnten, ist der Bundesrat bereit, Massnahmen zu treffen, damit die Dauer der Verkehrsbehinderungen weiter verkürzt werden kann.
Die Vergaberichtlinien lassen die Berücksichtigung von kleineren und mittleren Unternehmen heute schon zu. Für die Angebote würden – ausser in gewissen Ausnahmefällen – Arbeitsgemeinschaften zugelassen. Bei Bauvorhaben im Nationalstrassenbereich bestünden aufgrund der geltenden Vergaberichtlinien gleich lange Spiesse zwischen kleineren, mittleren und grossen Unternehmen.

Beschluss NR: (11.12.09) Annahme.

Antrag KVF-SR: Ablehnung.

Kommentar: **strasseschweiz** spricht sich für die Überweisung der Motion aus.
Wiederkehrende Stausituationen auf Autobahnen führen zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz. Bei ständig steigendem Verkehrsaufkommen droht sich die Problematik zu verschärfen. Bauarbeiten am Schienennetz zeigen, dass eine verdichtete Arbeitsweise grundsätzlich möglich ist. Gleiche Ansprüche werden auch im Strassenverkehr geltend gemacht.

09.4013 Mo. 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.

Kommentar: **strasseschweiz** spricht sich für die Überweisung der Motion aus.

09.4152 Mo. Gutzwiller

Chance Gubrist. Ausbau der Nordumfahrung Zürich, dritte Röhre Gubrist. Überdeckung und Doppelnutzung

Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, das Projekt „A1/A20 Nordumfahrung Zürich, dritte Röhre Gubrist“ in dem Sinne zu revidieren, dass die Überdeckung ohne Zeitverzug – bezogen auf das Gesamtprojekt – realisiert wird.

Ziel: Gleichzeitige Realisierung der Autobahnüberdeckung mit dem Bau einer dritten Röhre am Gubrist.

Stellungnahme BR: ausstehend.

Kommentar: **strasseschweiz** spricht sich für die Überweisung der Motion aus.

Stellungnahme BR: ausstehend.

Kommentar: Im alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (Transitverkehr) muss aus Gründen der beschränkten Verkehrskapazitäten auf den Transitstrecken – wie diese heute zu knapp zwei Dritteln 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).

strasseschweiz erachtet es hingegen nach wie vor als unrealistisch und nicht umsetzbar, am Fahrtenziel als Verlagerungsziel festzuhalten. Das Landverkehrsabkommen spricht sich unter dem Titel „Koordinierte Verkehrspolitik“ für den Grundsatz der Nichteinführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen aus. Ebenso Artikel V des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT) verbietet eine Kontingentierung des Strassengüterverkehrs. Das Fahrtenziel gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz aus dem Jahr 2008 stellt eine derartige mengenmässige Limitierung bzw. eine Kontingentierung im Inland dar.

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, welche 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?“ In diesem Sinne begrüsst **strasseschweiz** den Vorstoss der KVF-SR zum Thema der Güterverkehrsverlagerung und empfiehlt dessen Unterstützung.