

Vorschau Sommersession 2010

Ständerat

Kontakt:

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Sommeression 2010: 31. Mai bis 18. Juni

Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
01.083	Bundesratsgeschäft	Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle (Differenzen) (Ratifizierung) (02. Juni 2010) Ablehnung der Vorlage
07.3786	Mo. Nationalrat (Reymond)	Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (Prioritäre Überprüfung der kritischen Autobahnabschnitte auf der Ost-West-Achse) (16. Juni 2010) Ablehnung der Motion
08.520	Pa.IV. Stähelin	Abschaffung der Fahrradnummer (2. Phase) (16. Juni 2010) Ablehnung der Kommissionsvorlage
08.3327	Mo. Nationalrat (Fraktion S)	Keine Agrotreibstoffe aus Nahrungsmitteln (Weitere Ausführungserlasse und Massnahmen zur Verhinderung der Herstellung von Agrotreibstoffen aus Nahrungsmitteln) (02. Juni 2010) Ablehnung der Motion
09.067	Bundesratsgeschäft	Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. CO ₂ -Gesetz. Revision (Entwurf 2) (Die eidg. Volksinitiative verlangt eine Reduktion der Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat die Vorlage zur Revision des CO ₂ -Gesetzes vor. Demnach sollen die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis zum Jahr 2020 mindestens um 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden.) (10. Juni 2010: falls NR auf Entwurf 1 nicht eintritt) Ablehnung der Initiative
09.083	Bundesratsgeschäft	Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011 (Programm Agglomerationsverkehr sowie Freigabe von 1,5 Mia. Franken ab 2011) (16. Juni 2010) Vorlage zur Überarbeitung an den BR zurückweisen
09.084	Bundesratsgeschäft	Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe der Mittel (Umsetzung des Modul 1 mit den Projekten Nordumfahrung Zürich und Ausbaumassnahmen bei Crissier; Freigabe der dafür erforderlichen finanziellen Mittel im Umfang von 1,06 Mia. Franken) (16. Juni 2010) Vorlage ergänzen und annehmen

09.4191	Mo. Luginbühl	Infrastrukturfonds für Agglomerationsprogramme (den Mittelbedarf für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der Periode 2011-2014 sicherstellen) (16. Juni 2010) Ablehnung der Motion
10.402	Pa.IV. KVF-SR	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Änderung (2. Phase) (Ausserordentliche Einlage in den Fonds aus Geldern der Spezialfinanzierung Strassenverkehr) (16. Juni 2010) Zustimmung zum modifizierten Antrag der KVF-SR
09.328	Kt.IV. Neuenburg	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
09.330	Kt.IV. Luzern	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
10.310	Kt.IV. Genf	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
10.3342	Mo. KVF-SR	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen (Festhalten am Verbot für 60-Tonnen-Lastwagen) (16. Juni 2010) Zustimmung zu den Anträgen der KVF-SR (Ablehnung der Kt.IV., Annahme der Motion)
10.3349	Po. UREK-SR	Biogene Treibstoffe. Internationale Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien (Verstärkter internationaler Einsatz des Bundesrats für Nachhaltigkeitskriterien von Biotreibstoffen.) (02. Juni 2010) Zustimmung zum Postulat

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 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: (11.12.09) Der Nationalrat beschliesst mit 97 zu 94 Stimmen Nichteintreten auf die Vorlage.
- Antrag UREK-SR: (28.04.10) Mit sieben gegen vier Stimmen beantragt die Kommission, am Beschluss des Ständerats von 2003 festzuhalten und auf die Ratifizierung der Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention einzutreten.
- 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.

07.3786 Mo. NR (Reymond)**Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**

- Antrag:** Im Rahmen der Vorarbeiten zum „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz“ sind vorrangig die folgenden kritischen Autobahnabschnitte auf der Ost-West-Achse genau zu prüfen: Zürich–Winterthur (A1), Genf–Lausanne (A1) und Solothurn–Aargau (A1 Bern–Zürich). Ein ausführlicher Bericht über diese drei Autobahnabschnitte ist spätestens anlässlich der Vernehmlassung zum Projekt „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz“ zu veröffentlichen. Dadurch lassen sich Prioritäten setzen.
- Ziel:** Die kritischen Autobahnabschnitte auf der Ost-West-Achse sollen prioritär geprüft werden.
- Stellungnahme BR:** (27.02.08) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
Im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz würden auch die erwähnten drei Autobahnabschnitte im Detail überprüft. Es erscheine nicht notwendig, im Voraus einen detaillierten Bericht über diese drei Autobahnabschnitte zu veröffentlichen.
- Beschluss NR:** (25.11.09) Der Nationalrat heisst die Motion mit 107 zu 71 Stimmen gut.
- Antrag KVF-SR:** (12.01.10) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion – da erledigt – abzulehnen.
Die drei genannten Autobahnabschnitte auf der Ost-West-Achse seien im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz vom Bundesrat geprüft, in Module eingeteilt und damit entsprechend priorisiert worden.

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt nunmehr nach Vorliegen der Botschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz die Ablehnung der Motion und verweist auf die Begründung der KVF-SR.

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 Folge.

Beschluss KfV-NR: (25.08.09) Die Kommission schliesst sich mit 22 zu null Stimmen bei drei Enthaltungen dem Entscheid des Ständerats an.

Beschluss KVF-SR: (05.02.10) Die Kommission verabschiedet einstimmig eine Gesetzesänderung zur Abschaffung der Velonummer zuhanden einer Vernehmlassung.

Antrag KVF-SR: (05.05.10) Die Kommission hat mit sechs zu drei Stimmen bei einer Enthaltung eine SVG-Änderung verabschiedet, die das heutige Obligatorium für eine Fahrradversicherung aufhebt.

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 heutigen bewährten System der mit der obligatorischen Velovignette verbundenen Haftpflichtversicherung ist festzuhalten.

Dies hat gegenüber einer Abschaffung der Fahrradnummern 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 genannten 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.

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 höher 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: (28.04.10) Mit vier zu drei Stimmen bei drei Enthaltungen lehnt die Kommission die Motion ab – dies im Wissen darum, dass gegenwärtig gesetzgeberische Arbeiten zu Nachhaltigkeitskriterien von Agrotreibstoffen im Gang sind.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt im Einklang mit der Mehrheit der UREK-SR 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 führte 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.

09.067 Bundesratsgeschäft

Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. CO₂-Gesetz. Revision (Entwurf 2)

- Vorhaben:** Die eidgenössische Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ verlangt eine Reduktion der landesweit emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990. Hintergrund bildet die Forderung, die globale Klimaerwärmung auf maximal zwei Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu beschränken.
- Ziel:** Den Klimaschutz in der Bundesverfassung verankern und ein verbindliches Reduktionsziel für die landesweiten anthropogenen Treibhausgasemissionen festlegen.
- Beschluss BR:** (26.08.09) Ablehnung der „Klimainitiative“. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat eine Revisionsvorlage (CO₂-Gesetz) vor.
Die Revision des CO₂-Gesetzes nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf und stellt den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrats dar. Demnach sollen die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis zum Jahr 2020 verbindlich mindestens um 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Dabei sollen in beschränktem Umfang auch die Nutzung ausländischer Emissionszertifikate zugelassen und damit die volkswirtschaftlichen Kosten gesenkt werden.
Je nach Verlauf der internationalen Verhandlungen soll das Reduktionsziel auf bis zu minus 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990 erhöht werden.
- Beschluss NR:** (19.03.10) Der Nationalrat lehnt die „Klimainitiative“ mit 107 zu 76 Stimmen ab.
- Antrag UREK-SR:** (26.04.10) Die Kommission beschliesst eine Verlängerung der Behandlungsfrist.

Kommentar: **strasseschweiz** lehnt die „Klimainitiative“ mit ihren Forderungen ab. **strasseschweiz** erachtet hingegen die vom Bundesrat anvisierte Reduktion der CO₂-Emissionen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 als realistisch, weil sie sich mit den bestehenden Instrumenten erreichen lässt.

strasseschweiz ist der Auffassung, dass die Schweiz bei der Formulierung ihrer künftigen Klimapolitik nach Auslaufen der Kyoto-Periode nicht wiederum eine überhastete Konkretisierung der klimapolitischen Massnahmen beschliessen und mit der Teilrevision des CO₂-Gesetzes einen internationalen Alleingang produzieren bzw. diesbezüglich eine Vorreiterrolle einnehmen sollte.

Zumindest die verbindlichen Eckwerte eines international vereinbarten Übereinkommens (post Kyoto) müssen bekannt sein und deren Verabschiedung abgewartet werden. Wenn die terminliche Abstimmung der Gesetzesrevision nicht auf den Zeitplan des Kyoto-Folgeabkommens ausgerichtet werden kann, ist zur „Klimainitiative“ eben kein Gegenvorschlag vorzulegen.

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.

Antrag KVF-SR: (16.04.10) Mit der Verabschiedung des Berichts- und Erlassentwurfs zur Pa.lv. (10.402) betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen hat die Kommission auch die GesamtAbstimmungen zu den Geschäften Agglomerationsverkehr – Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083) und Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz – Freigabe der Mittel (09.084) durchgeführt. Beide Geschäfte wurden einstimmig angenommen.

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 in der Bearbeitung und Beurteilung dieser Eingaben der Kantone und Städte Programme mit Strassenprojekten (im Sinne der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse) offensichtlich deutlich tiefere Beiträge erhalten. 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 freigegebenen 2,559 Mia. Franken wurden deren 2,534 Mia. für die dringlichen Projekte beansprucht. Davon gehen 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, den vorliegenden Bundesbeschluss zur Überarbeitung zurückzuweisen, und schlägt die folgenden Korrekturen 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 „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 schon etwas mehr Zeit nehmen und die kritischen Elemente (Beitragssätze und Entscheidungskriterien für Projektauswahl) nochmals unter die Lupe nehmen.

09.084 Bundesratsgeschäft Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe der Mittel

- Vorhaben:** Das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz listet die entsprechenden Projekte auf und priorisiert sie. Ferner wird aufgezeigt, wo zur Beseitigung von Engpässen der Bau neuer Netzelemente erforderlich ist. Ausserdem werden verschiedene Szenarien für die künftige Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beschrieben.
- Konkret wird ein Bundesbeschluss für die Festlegung der zwei im Modul 1 verbliebenen Projekte (Nordumfahrung Zürich und Ausbaumassnahmen bei Crissier) unterbreitet. Bestandteil des Bundesbeschlusses ist auch 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.
- Antrag KVF-SR:** (16.04.10) Mit der Verabschiedung des Berichts- und Erlassentwurfs zur Pa.lv. betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (10.402) hat die Kommission auch die Gesamtabstimmungen zu den Geschäften Agglomerationsverkehr – Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083) und Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz – Freigabe der Mittel (09.084) durchgeführt. Beide Geschäfte wurden einstimmig angenommen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** erachtet den vorliegenden Bundesbeschluss über die erste Finanzierungsetappe für das Programm zur Beseitigung von Engpässen 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 Agglomerationsprojekten 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 entsprechend 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.*

09.4191 Mo. Luginbühl Infrastrukturfonds für Agglomerationsprogramme

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, gestützt auf die Terminplanungen der Agglomerationen, den Mittelbedarf für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der Periode 2011-2014 in den einzelnen Jahren darzulegen und Lösungen aufzuzeigen, um den Infrastrukturfonds so auszustatten, dass die Mitfinanzierung zeitgerecht möglich ist. Er wird ferner beauftragt, die Fondseinlagen im Konsolidierungsprogramm nicht zu kürzen.
- Ziel:** Beschleunigte Auszahlung der Bundesbeiträge an die Verkehrsprojekte in den Agglomerationen
- Stellungnahme BR:** (24.02.10) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
Die Verzögerung der Finanzierung der Agglomerationsprogramme ist letztlich auf das Konzept des Infrastrukturfonds zurückzuführen: Für den Agglomerationsverkehr sind im Gesamtkredit sechs Milliarden Franken vorgesehen. Diese Mittel sollen gleichmässig verteilt über die Laufzeit des Fonds von zwanzig Jahren (d.h. 300 Mio. Franken pro Jahr) ausgeschüttet werden. Folglich muss auch die Realisierung der entsprechenden Projekte über diesen gesamten Zeitraum erstreckt werden.
Da die dringlichen Agglomerationsprojekte insgesamt über 40 Prozent der für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehenden Mittel binden (2,5 Mia. von 6 Mia. Franken), können erst anschliessend (d.h. ab 2015) Agglomerationsprogramme durch den Bund finanziell unterstützt werden.
- Beschluss SR:** (10.03.10) Aufgrund eines Antrags des Motionärs beschliesst der Ständerat die Zuweisung der Motion an die KVF zur Stellungnahme im Zusammenhang mit der Vorlage 09.083 „Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr“ und einer allfälligen Pa.lv. „Ausserordentliche Einmaleinlage in den Infrastrukturfonds“.
- Kommentar:** **strasseschweiz** unterstützt die Bemühungen zur Sicherstellung der Liquidität des Infrastrukturfonds. In diesem Sinne wird die Pa.lv. KVF-SR (10.402) betreffend eine ausserordentliche Einmaleinlage aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr an den Infrastrukturfonds befürwortet, damit Budgetkürzungen bei notwendigen Investitionen im Verkehrsbereich vermieden und der Fonds seinen Verpflichtungen bei allen vier Gefässen (Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen im Agglomerationsverkehr sowie Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen) nachkommen kann.
Die einseitige Besserstellung der Agglomerationsprogramme, wie sie der Motionär vorschlägt und welche im Grenzbereich der verfassungsmässigen Zweckbestimmung der so genannten Strassengelder zur Hauptsache Verkehrsprojekte des öffentlichen Verkehrs betreffen, kann nicht angehen. Aus diesem Grund empfiehlt **strasseschweiz** die Ablehnung der Motion.

10.402 Pa.IV. 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). Entsprechend soll das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen geändert werden

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 KVF-NR: (09.04.10) Mit 19 zu vier Stimmen bei drei Enthaltungen heisst die Kommission den Antrag der KVF-SR gut. An der Konzeption des Infrastrukturfonds soll nichts geändert werden.

Stellungnahme FK-SR: (13.04.10) Die Kommission verweist auf die seit dem 1. Januar 2010 in Kraft getretene Ergänzungsregel zur Schuldenbremse, wonach auch ausserordentliche Ausgaben innerhalb sechs Jahren im ordentlichen Budget zu kompensieren sind. In Anbetracht den in den Finanzplanjahren erforderlichen jährlichen Einsparungen von rund 1,5 Milliarden Franken erachtet es die Finanzkommission als nicht zweckmässig, den Bereinigungsbedarf weiter ansteigen zu lassen.

Antrag KVF-SR: (16.04.10) Mit sieben zu vier Stimmen will die Kommission eine ausserordentliche Einmaleinlage in den Infrastrukturfonds im Umfang 850 Millionen Franken ermöglichen und damit dessen mittelfristige Liquiditätsprobleme lösen. Eine Minderheit verlangt 570 Millionen Franken. Die Gelder sollen aus den Rückstellungen (2,8 Mia. Franken per Ende 2009) in der SFSV entnommen werden. In der Gesamtabstimmung nimmt die Kommission die Änderung im Infrastrukturfondsgesetz einstimmig an. Die verabschiedete Vorlage geht nun an den Bundesrat zur Stellungnahme.

Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt, dem modifizierten Infrastrukturfondsgesetz 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 bei allen vier Gefässen (Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen im Agglomerationsverkehr sowie Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen) nachkommen kann.

An diese Zustimmung werden die folgenden Bedingungen geknüpft:

- § Keine Veränderungen der Beitragstranchen an die vier betroffenen „Gefässe“ (gemäss dem von den eidg. Räten im Jahr 2006 angenommenen Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und dem entsprechenden Verteilschlüssel);
- § Keine weitere Entnahme von finanziellen Mitteln aus der SFSV auf Kosten der übrigen Strassenaufgaben von Bund und Kantonen;
- § Zuteilung der ausserordentlichen Einlage in den Infrastrukturfonds nach Massgabe des von den eidgenössischen Räten beschlossenen Verteilschlüssels:
 - 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.

Es bestehen gute Gründe, weshalb bei der Sicherstellung der finanziellen Liquidität nicht nur der Bereich Agglomerationsverkehr, sondern auch der Bereich Nationalstrassen – insbesondere die Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz – in den Fokus der vorliegenden Revision genommen werden muss. Im Vordergrund steht dabei die Verkehrsentslastung der innerstädtischen Strassen bzw. die Rückgewinnung des öffentlichen Raums in den Städten und Quartieren für die Bevölkerung. Denn die Entlastung der Städte und deren Umgebung vom Verkehr funktioniert (nur), wenn die Umfahrungsstrecken in der Lage sind, diesen Verkehr aufzunehmen.

09.328	Kt.lv. Neuenburg	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
09.330	Kt.lv. Luzern	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
10.310	Kt.lv. Genf	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen
10.3342	Mo. KVF-SR	Gegen Gigaliner auf Schweizer Strassen

- Antrag: Die Bundesversammlung wird eingeladen,
- § das Strassenverkehrsgesetz zu revidieren, sodass 60-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz verboten bleiben und die Länge sowie das Maximalgewicht von Lastwagen gesetzlich festgeschrieben werden;
 - § eine Massnahme zu treffen, damit der Bund bei der Europäischen Union (EU) gegen die Verlängerung des Experiments mit „Gigaliner“ interveniert.
- Ziel: Verbot von Gigaliner auf dem schweizerischen Strassennetz und Einsatz bei der EU gegen Gigaliner-Experimente.
- Antrag KVF-SR: (19.04.10) Die Kommission beantragt einstimmig, den Standesinitiativen keine Folge zu geben. In den Augen der Kommission ist die erste Forderung nach einer gesetzlichen Regelung des Gewichts bereits erfüllt. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass für das schweizerische Strassennetz neben einer Erhöhung der Gewichtslimite auch eine Erhöhung der Fahrzeuglänge problematisch ist. Deshalb hat sie ebenfalls einstimmig eine Kommissionsmotion beschlossen, welche den Bundesrat beauftragt, einen Vorschlag für die gesetzliche Regelung der Maximallänge von Motorfahrzeugen zu unterbreiten. Ausserdem soll der Bundesrat die möglichen Auswirkungen einer Zulassung von Gigaliner in der Schweiz untersuchen und der EU den Standpunkt der Schweiz klar darlegen.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt, den Anträgen der KVF-SR Folge zu geben. 60-Töner bzw. so genannte Gigaliner, welche die bisherigen höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte massiv übertreffen, machen im Binnenverkehr aus betriebswirtschaftlichen Gründen keinen Sinn. Zudem werden Strasseninfrastruktur und der übrige Verkehr durch Gigaliner unnötig belastet.
- Für eine Mehrheit der Branche, die hierzulande von kleineren und mittleren Transportunternehmen geprägt ist, wären die erforderlichen Investitionen in Gigaliner viel zu gross, der Nutzen hingegen klein oder gar nicht vorhanden.
- Nach überwiegender Auffassung der Experten bilden „Gigaliner“ ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Überlange Fahrzeuge bedingen längere Überholwege, länger dauernde Überholvorgänge, längere Räumzeiten bei Kreuzungsstellen, schlechtere Erkenn- und Sichtbarkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer (z.B. tote Winkel im Rückspiegel), Überfahren oder Überstreichen von Flächen im Seitenraum bei Verkehrskreiseln oder bei Abzweigungen (grössere Schleppradien).
- Die Gefahren würden ausserdem aufgrund der höheren Tonnage und damit aufgrund der grösseren Masse zunehmen. Derzeit gibt es bei den Schutzeinrichtungen nur wenige Systeme, die selbst für den Fahrzeugaufprall mit einem 40 Tonnen schweren Fahrzeug geprüft sind. Die Auslegung von Schutzeinrichtungen auf den Anprall von 60 Tonnen ist technisch sehr schwierig und praktisch nirgends vorhanden.

10.3349 Po. UREK-SR**Biogene Treibstoffe. Internationale Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien****Antrag:**

Der Bundesrat wird beauftragt, zum einen zu prüfen, wie er sich international für die Entwicklung und Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien für biogene Treibstoffe und für entsprechende Standards sowie international anerkannte Labels weiterhin und verstärkt einsetzen kann, zum anderen darüber im Rahmen des Geschäftsberichts 2012 zu informieren. Er soll sich dabei an folgenden Leitlinien orientieren:

- Die ökologische Gesamtbilanz biogener Treibstoffe muss positiv ausfallen, wobei die Erhaltung von Wäldern und die Biodiversität besonders zu beachten sind.
- Der Anbau von Pflanzen zur Herstellung biogener Treibstoffe darf die Nahrungsmittelversorgung dieses Landes nicht gefährden.
- Die biogenen Treibstoffe müssen unter sozial annehmbaren Produktionsbedingungen hergestellt werden. Ausserdem darf die Produktion nicht dazu führen, dass Kleinbauern von ihren Landflächen vertrieben werden.

Ziel:

Verstärkter internationaler Einsatz für Nachhaltigkeitskriterien von Biotreibstoffen.

Kommentar:

Die Erwartungen der Öffentlichkeit an die Biotreibstoffe klaffen derart weit von den effektiven Herstellungs- und Einsatzmöglichkeiten in der Praxis auseinander, dass die vertiefte Abklärung im Sinne des Postulats durchaus Sinn machen dürfte. **strasseschweiz** empfiehlt daher die Annahme des Postulats.