

Vorschau Herbstsession 2010

Ständerat

Kontakt:

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Herbstsession 2010: 13. September bis 01. Oktober

Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
07.311	Kt.Iv. Bern	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz (Abschreibung)
07.417	Pa.Iv. Marty Kälin	Grenzkontrollen und Tiertransporte (2. Phase) <i>(Verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten)</i>
08.315	Kt.Iv. St. Gallen	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz (Abschreibung)
08.332	Kt.Iv. Freiburg	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz (Abschreibung)
09.305	Kt.Iv. Zürich	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz
09.309	Kt.Iv. Luzern	Keine EU-Schlachttiertransporte durch die Schweiz
10.307	Kt.Iv. Basel-Landschaft	Gegen EU-Schlachttiertransporte auf Schweizer Strassen (29. September 2010) Zustimmung zum Vorgehen gemäss Vorschlag der Kommission (Verbot von internationalen Schlachttiertransporten auf sämtlichen Verkehrsträgern)
09.3964	Mo. Lombardi	Zukunftsfähiger Schienengüterverkehr <i>(Anschubfinanzierungen für neue Betriebskonzepte und Investitionshilfen für Effizienz steigernde Massnahmen wie Automatisierungen, Fernbedienungen usw. im Bahnverkehr)</i> (28. September 2010) Ablehnung der Motion
09.3787	Mo. Ständerat (Jenny)	Gegen Staus und Schikanen im Nationalstrassenbau. Differenzen <i>(Vierspurige Verkehrsführung und Zwischenschichtbetrieb bei Neu- und Umbauten im Nationalstrassenbau)</i> (28. September 2010) Zustimmung zur (abgeänderten) Motion
10.061	Bundesratsgeschäft	Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2011-2012 <i>(Leistungsvereinbarung mit den SBB für die Jahre 2011-2012, Bereitstellung der Finanzmittel für die SBB- und für die Privatbahninfrastruktur)</i> (28. September 2010) Zustimmung mit Änderungsantrag

10.301 Kt.Iv. Tessin
Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels
(Den Gotthard-Strassentunnel um eine zweite Röhre erweitern, richtungsgetrennte Verkehrsführung je Tunnelröhre in Normalzeiten, Gegenverkehr bei Schliessung eines Tunnels)
(28. September 2010)

Zustimmung zur Initiative

10.3518 Po. Berberat
Alter und Fahreignung von Chauffeurinnen und Chauffeuren von Reiseautos
(Alterbegrenzung für Lenker von Reiseautos und strengere Anforderungen an deren medizinische Checks)
(28. September 2010)

Ablehnung des Postulats

07.311 Kt.Iv. Bern Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz

Antrag: Die Standesinitiative ersucht den Bund, die Durchfuhr von lebenden Schlachtieren durch die Schweiz zu verbieten.

Ziel: Verbot von Schlachtiertransporten aus der Europäischen Union (EU) durch die Schweiz.

Beschluss WBK-SR: (14.10.08) Die Kommission gibt der Standesinitiative einstimmig Folge.

Beschluss WBK-NR: (20.02.09) Die Kommission gibt der Kt.Iv. einstimmig Folge.

Antrag WBK-SR: (29.06.10) Die Kommission spricht sich mehrheitlich dafür aus, dass bei internationalen Tiertransporten sämtliche Tiere, welche unmittelbar zur Schlachtung bestimmt sind, weder auf der Strasse noch auf der Schiene durch die Schweiz geführt werden dürfen. Dieses Verbot ist auf Gesetzesstufe festzulegen.

Dieser Mehrheitsbeschluss trägt den Forderungen der parlamentarischen Initiative Kälin (07.417) und den sechs Standesinitiativen (07.311, 08.315, 08.332, 09.305, 09.309 und 10.307) Rechnung, weshalb sie als erfüllt abgeschrieben werden können.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, dem Vorgehen gemäss Antrag WBK-SR vom 29.06.10 zu entsprechen.

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.

- | | | |
|---------------|--------------------------------|--|
| 07.417 | Pa.Iv. Marty Kälin | Grenzkontrollen und Tiertransporte (2. Phase)
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |
| 08.315 | Kt.Iv. St. Gallen | Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz (Abschreibung)
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |
| 08.332 | Kt.Iv. Freiburg | Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz (Abschreibung)
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |
| 09.305 | Kt.Iv. Zürich | Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |
| 09.309 | Kt.Iv. Luzern | Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |
| 10.307 | Kt.Iv. Basel-Landschaft | Gegen EU-Schlachtiertransporte auf Schweizer Strassen
(vgl. hievor: 07.311 Kt.Iv. Bern „Keine EU-Schlachtiertransporte durch die Schweiz“) |

09.3964 Mo. Lombardi**Zukunftsfähiger Schienengüterverkehr**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, Anschubfinanzierungen für neue Betriebskonzepte zu leisten und Investitionshilfen für Effizienz steigende Massnahmen wie Automatisierungen, Fernbedienungen und dergleichen zu leisten.
- Ziel:** Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs langfristig verbessern. Schienengütertransporte sollen künftig schneller, rationeller, wirtschaftlicher und ökologischer abgewickelt werden und zu einer echten Entlastung der Strassen führen.
- Stellungnahme BR:** (04.11.09) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
Die Unternehmen fällen die Entscheidung, welche Innovationen zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden. Dies hängt vor allem von den Kundenbedürfnissen ab, die die Unternehmen weit besser beurteilen können als die Verwaltung. Bei Investitionshilfen müsste hingegen das zuständige Bundesamt darüber entscheiden, welches die erfolgversprechenden Technologien der Zukunft sind. Es besteht die Gefahr von Fehlinvestitionen und Begünstigung einzelner Marktteilnehmer. Zugleich wäre bei Investitionshilfen ein aufwendiges Controlling nötig, um zu überprüfen, ob sie gemäss den Auflagen des Bundes eingesetzt werden.
Der Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene wie auch der Wettbewerb im Schienengüterverkehrsmarkt selbst zwingen die Unternehmen, innovativ tätig zu sein. Dies gilt sowohl für die Produktgestaltung als auch bezüglich der Produktionsform. Es ist also nicht zu befürchten, dass Betriebsabgeltungen den Strukturwandel hemmen.
- Beschluss SR:** (10.12.09) Der Ständerat weist die Motion zur vertieften Prüfung sowie zum Abgleich mit dem Verlagerungsbericht 2009 an die UREK-SR.
- Kommentar:** **strasseschweiz** lehnt die Motion mit Verweis auf die Begründung des Bundesrats ab.

09.3787 Mo. Ständerat (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, Zweischichtbetrieb.
- 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.
- Beschluss SR:** (10.12.09) Der Ständerat heisst die Motion mit 19 zu elf Stimmen gut.
- Beschluss NR:** (15.06.10) Der Nationalrat nimmt die Motion mit folgender Änderung an: „Der Bundesrat bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird beauftragt, dafür besorgt zu sein, dass auch bei Neu- und Umbauten im Nationalstrassenbau, sofern möglich und zumutbar, eine vierspurige Verkehrsführung gewährleistet ist. Um die Bauzeit zu verkürzen, ist zudem – wenn immer möglich – ein Zweischichtbetrieb in der Ausschreibung zu verankern.“
- Antrag KfV-SR:** (ausstehend)
- Kommentar:** **strasseschweiz** unterstützt das Begehren der (abgeänderten) 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 z.B. 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.

10.061 Bundesratsgeschäft**Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2011-2012**

- Vorhaben:** Die Vorlage legt die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten bzw. mitfinanzierten Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen fest und stellt die dafür benötigten Finanzmittel für die Jahre 2011 und 2012 bereit.
- Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen – mit oberster Priorität für den Substanzerhalt – werden für die Jahre 2011-2012 insgesamt 4'542 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Davon entfallen 3'322 Millionen Franken auf die SBB-Infrastruktur und 1'220 Millionen Franken auf die Infrastruktur der Privatbahnen.
- Der Mehrbedarf (SBB-Infrastruktur: 332 Mio. Franken; Privatbahninfrastruktur: 87 Mio. Franken) soll wie folgt kompensiert werden: In den Jahren 2011 und 2012 verbleiben durchschnittlich 210 Millionen Franken aus dem Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im allgemeinen Bundeshaushalt. Diese Mittel werden für vom Bund getragene ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt. Die damit frei werdenden Bundesmittel werden für den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2011-2012 sowie für den Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur verwendet.
- Ziel:** Genehmigung der in einer Leistungsvereinbarung (LV) für die Jahre 2011-2012 festgelegten Ziele für die SBB und Bewilligung der für die Zielerreichung 2011-2012 erforderlichen Finanzmittel (Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur, Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur).
- Antrag UREK-SR:** (ausstehend)
- Kommentar:** **strasseschweiz** kann sich mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden erklären, spricht sich aber dagegen aus, dass der Mehrbedarf via LSVA-Erträge, die statt in den FinöV-Fonds in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen, kompensiert wird. Die Vorlage ist entsprechend zu korrigieren.

10.301 Kt.lv. Tessin**Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels**

Antrag: Der Kanton Tessin fordert den Bund auf, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (Art. 84 BV) den Gotthard-Strassentunnel um eine zweite Röhre (mit zwei Spuren, von denen eine – ebenso wie die dann frei werdende zweite Spur der ersten Röhre – ausschliesslich als Pannestreifen oder als provisorische Fahrbahn im Fall von Bauarbeiten dienen soll) zu erweitern.

Ziel: Die Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel erhöhen und die Sanierung der ersten Röhre ohne Beeinträchtigung des Alpentransitverkehrs ermöglichen.

Antrag KfV-SR: (ausstehend)

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben.

- 1) Die vom Kanton Tessin angestrebte Lösung im Gotthard-Strassentunnel bedeutet einen **Quantensprung in Sachen Sicherheit**. Das Risiko der folgenschweren Frontalkollisionen würde bei richtungsgetrennter Verkehrsführung eliminiert.

In Tunnelröhren mit Gegenverkehr liegt die Unfallrate um 40 Prozent höher als in richtungsgetrenten Bauwerken.¹ Dies bestätigt auch der Vergleich zwischen Gotthard- und Seelisbergtunnel – mit 9,3 Kilometern längster richtungsgetrennter Strassentunnel der Schweiz. Oder positiv ausgedrückt: Strassentunnels mit zwei unabhängigen Röhren sind markant sicherer als Tunnels, in denen im Gegenverkehr gefahren wird. Zu diesem eindeutigen Schluss gelangt auch eine Risikoanalyse der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).²

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die hohen Sicherheitsstandards, die beim per se äusserst sicheren Schienenverkehr angewendet werden und etwa auf der Neat-Gotthardachse beim Bau des aus zwei Röhren bestehenden Ceneri-Basistunnels mit Mehrkosten von 650 Millionen Franken zu Buche schlagen, nicht auch für den Gotthard-Strassentunnel und damit für die Hauptachse des alpenquerenden Strassenverkehrs gelten sollen.

- 2) Für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels gibt es für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zwei Möglichkeiten: entweder den Gotthard-Tunnel drei Jahre lang total sperren oder eine vorübergehende Schliessung an 280 oder 180 Tagen während einer Periode von fünf oder sechs Jahren.

Bei beiden Varianten ist die Sanierung ohne das Inkaufnehmen totaler Verkehrszusammenbrüche sowie grosser wirtschaftlicher Einbussen, insbesondere im Tourismusgeschäft, nur durch die Bereitstellung einer zweiten Röhre möglich.

¹ Schlussbericht, Tunnel Task Force, Bundesamt für Strassen (Astra), 23. Mai 2000, S. 24

² Gotthardstrassentunnel: Eine Risikoanalyse, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern 2002 – Laut bfu ist der Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard allerdings heute nicht erforderlich, weil sich der positive Effekt einer zweiröhriigen Tunnelanlage und der Negativeffekt des zu erwartenden Mehrverkehrs – bei einer Erhöhung der Verkehrskapazität am Engpass Gotthard – auf der Achse Basel–Chiasso neutralisierten. Die Studie verschweigt aber geflissentlich, dass der grösste Teil des Mehrverkehrs durch Fahrzeuge verursacht würde, die von anderen, weit gefährlicheren Abschnitten (San Bernardino-Achse, Simplon) auf die Gotthardachse zurückverlagert würden.

10.3518 Po. Berberat**Alter und Fahreignung von Chauffeurinnen und Chauffeuren von Reise cars**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, so schnell wie möglich eine Revision der Gesetzgebung zu prüfen, damit eine Altersbegrenzung für das Führen von Reise cars festgelegt und strengere Regeln bezüglich der medizinischen Untersuchungen, zu denen Chauffeurinnen und Chauffeure ab einem bestimmten Alter verpflichtet sind, eingeführt werden können. Diese Revision soll unabhängig von Via sicura durchgeführt werden und auch für ausländische Cars gelten, die in der Schweiz unterwegs sind.
- Ziel:** Vermeiden von Verkehrsunfällen mit Reise cars aufgrund körperlicher Unzulänglichkeiten bei Chauffeuren.
- Stellungnahme BR** (25.08.10) Der Bundesrat will dem Parlament im Rahmen der Botschaft zu Via sicura noch im laufenden Jahr die Alterslimite von 70 Jahren für das Führen von Reise cars vorschlagen. Diese Regelung betrifft aber nur Personen mit Wohnsitz in der Schweiz, da die Fahreignungsvorschriften durch den Wohnsitzstaat festgelegt werden (Territorialitätsprinzip). Internationales Recht ist somit nicht tangiert. Das Festlegen eines Höchstalters für Carchauffeure bedarf einer Grundlage in einem formellen Gesetz. Es wäre daher weder schneller noch effizient, nebst der Botschaft zu Via sicura noch eine weitere Botschaft auszuarbeiten. Der Bundesrat lehnt den Vorstoss aber auch deshalb ab, weil die Anwendung eines Höchstalters für ausländische Motorfahrzeugführerinnen und -führer gegenüber Personen aus dem Ausland nach dem für die Schweiz verbindlichen Internationalen Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr (SR 0.741.10) im Gegensatz zu einem Mindestalter nicht zulässig ist.
- Kommentar:** Obwohl die Gültigkeitsdauer des Führerausweises grundsätzlich vor allem von der physischen sowie psychischen Eignung des Fahrers und nicht vom Alter abhängen soll und obwohl es in Zukunft immer Menschen im Seniorenalter geben wird, die absolut in der Lage sind, ein solches Motorfahrzeug zu führen, kann sich **strasseschweiz** mit einer Alterslimite für Lenker von Motorfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz einverstanden erklären. Diese Limite hätte bei 75 Jahren zu liegen. **strasseschweiz** unterstützt somit zwar das Anliegen des Postulats Berberat, lehnt angesichts der unmittelbar bevorstehenden Botschaft zur Via-sicura-Vorlage eine Sonderbehandlung der Thematik jedoch ab. Das Postulat ist deshalb abzulehnen.