

**Touring Club Schweiz**

Ch. de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
politik@tcs.ch
www.politiktcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobil +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE FRÜHJAHRSSSESSION 2014

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakte

Gérard Métrailler
Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino
Stv. Leiter Politik
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT.....	3
13.102 Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung	3
STÄNDERAT	4
13.077 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels	4
13.4186 Mo. Eberle. Zukunft des Netzbeschlusses	5
12.3421 Mo. FDP-Fraktion. Keine Sippenhaftung für Neulenker. Obligatorische Weiterbildungskurse abschaffen.....	6



NATIONALRAT

13.102 Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung

Derzeit wird die Förderung des Bahngüterverkehrs der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) belastet. Vorgesehen ist, die Subvention stufenweise abzubauen und noch bis 2018 zu entrichten. Aufgrund der Erwartungen werden die Kredite für die Jahre 2011 bis 2018 nicht völlig aufgebraucht: für 2018 erwartet die Bundesverwaltung einen gesparten „Rest“ von rund 170 Millionen von insgesamt verfügbaren 1,5 Milliarden Franken.

Das Geschäft will die Ausrichtung der Subventionen von 70 Millionen Franken jährlich zugunsten des Transit-Bahngüterverkehrs um 5 Jahre – bis 2023 – verlängern. Diese zusätzlichen Zahlungen gehen ganz zulasten der SFSV.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) unterstützt die Vorlage des Bundesrates, die den ursprünglichen Ausgabenplafond um 180 Millionen Franken aufstocken will. Eine Minderheit der KVF-N beantragt demgegenüber, den Ausgabenplafond auf dem heutigen Stand zu belassen, die Ausrichtung von Subventionen aber um drei Jahre – also bis 2021 – zu verlängern.

Stellungnahme des TCS

Der TCS erinnert daran, dass der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) aufgrund der offiziellen Berechnungen des ASTRA mit Horizont 2018 schmerzlich Mittel fehlen werden. Angesichts des künftigen bedeutenden Bedarfs der Strassen widersetzt sich der TCS nachdrücklich jeder neuen Querfinanzierung Strasse-Schiene und damit auch der Aufstockung des Kredits um 180 Millionen Franken. Dem Antrag der Minderheit der KVF-N, der die Zahlungen ohne eine Erhöhung des Kredits bis 2021 verlängern will, kann er hingegen zustimmen.



STÄNDERAT

13.077 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Zwischen 2020-25 muss der Gotthard-Strassentunnel während drei Jahren für eine umfassende Sanierung geschlossen werden. Mehrere Varianten wurden geprüft, um diese Arbeiten durchzuführen, entweder mittels aufwändiger flankierender Massnahmen oder durch den Bau einer zweiten Röhre. Der Bundesrat wählt die Variante mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre, ohne aber die Zahl der Fahrspuren zu erhöhen. Jede Tunnelröhre wird nur eine Fahrspur und einen Pannenstreifen aufweisen.

Die Mehrheit der KVF-S unterstützt die Vorlage des Bundesrates. Dazu wurden drei Minderheitsanträge eingereicht. Der erste beantragt Rückweisung an den Bundesrat zur Prüfung der Verfassungsmässigkeit und der Vereinbarkeit mit internationalen Verträgen. Ein zweiter beantragt Rückweisung mit dem Auftrag sicherzustellen, dass die zweite Röhre keinerlei Nachteile für die Bahnterminals der Zentralschweiz schaffe und dass nur eine Fahrspur pro Röhre verfügbar sei. Der dritte Antrag verlangt ebenfalls Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm für den Verzicht auf andere Strassenvorhaben vorzulegen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt die Vorlage des Bundesrates und lehnt die drei Minderheitsanträge ab. Die vom Bundesrat vorgeschlagene zweite Röhre stellt die einzige annehmbare Variante zur Sanierung des heutigen Tunnels mit Gegenverkehr dar.

Der notwendige Betrag für den Bau einer zweiten Röhre und die Sanierung des bestehenden Tunnels beläuft sich auf rund 2,8 Milliarden Franken, d.h. 800 Millionen mehr als für die Variante ohne zweite Röhre. Andererseits erfordert Letztere den Bau von provisorischen Autoverladestationen (rollende Strasse für den Schwerverkehr und für Privatfahrzeuge) mit Kosten von fast 2 Milliarden. Nach der Sanierung müssten diese Verladestationen abgebaut und das Rollmaterial verkauft werden. Ohne zweite Röhre würde sich dies in 30 bis 40 Jahren (nächste Sanierung) wiederholen, mit erneuten unnötigen Kosten von 1 Milliarde für die gleichen flankierenden Massnahmen.

Die zusätzlichen Kosten für den Bau einer Sanierungsröhre werden durch leichtere künftige Sanierungen rasch wettgemacht. Umgekehrt führt die Bereitstellung einer rollenden Strasse zu hohen Kosten ohne Nutzen für die



Zukunft und bleibt somit eine unzureichende Massnahme. Auch würde eine rollende Strasse den ordentlichen Bahnverkehr beeinträchtigen.

Der TCS hebt ferner hervor, dass die Gefahr von frontalen oder seitlichen Kollisionen mit dem Bau einer Sanierungsröhre wegfällt. Nach der Sanierung steht in jeder Röhre nur eine Fahrspur zur Verfügung, die zweite dient als Pannestreifen für Notfälle. Polizei, Feuerwehr und Ambulanzen können so ungehindert und rasch einen Unfallort erreichen. Bei Feuer oder grösseren Katastrophen wird die Zahl der betroffenen Personen halbiert. Die Vorteile bezüglich Sicherheit für die Tunnelbenützer sind beachtlich.

Bei Erneuerungsarbeiten oder nach Unfällen kann der Verkehr kurzfristig in die zweite Röhre umgeleitet werden. Dies vermindert Staus und Umweltbelastungen durch Autos. Und die Verbindung durch den Gotthardtunnel wird zuverlässiger.

Ohne Sanierungsröhre muss der Tunnel während mehreren Jahren geschlossen und eine beachtliche provisorische Infrastruktur bereitgestellt werden, so zwei Autoverladestationen mit je bis zu acht Verladerrampen für Lastwagen. Die zwei provisorischen Terminals benötigen eine Fläche von 80'000 m² (12 Fussballfelder) und 56'000 m² (rund 8 Fussballfelder). Auch müsste das Nachtfahrverbot für Lastwagen aufgehoben werden, was zusätzlichen Nachtlärm verursachen würde (geplante Betriebszeiten 0400 bis 2400 Uhr). Trotz dieser aufwändigen Massnahmen würde ein erheblicher Teil des Verkehrs Ausweichstrecken benützen, sei es durch Graubünden (San Bernardino), sei es durchs Wallis (Simplon, Grosse St. Bernhard).

Schliesslich berührt dieses Projekt weder den Alpenschutzartikel noch die Verkehrsverlagerung. Die Benützung von nur einer Fahrbahn und das Tropfenzähler-System sind im Gesetz verankert.

13.4186 Mo. Eberle. Zukunft des Netzbeschlusses

Die Motion beauftragt den Bundesrat, den Netzbeschluss zu den Nationalstrassen in Kraft zu setzen. Der Ausbau und seine Finanzierung werden im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms geregelt. Der Bundesrat zeigt namentlich Finanzierungsvarianten für den Mehrbedarf auf.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt diese Motion, welche den neuen Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz in Kraft setzen will. Dieser war ungeschickterweise an die



Annahme der Vignette zu 100 Franken geknüpft worden und konnte nicht in Kraft gesetzt werden, da das Volk die Preiserhöhung der Autobahnabgabe ablehnte.

Gleichzeitig muss dringend ein Programm der auszuführenden Projekte, mit ihren Kosten und dem Realisierungshorizont, erstellt werden. Vorrang ist der raschen Planung der Ergänzungen des Autobahnnetzes (Morges und Glattal) sowie den Umfahrungen und Anschlüssen der kleinen und mittleren Agglomerationen, die teilweise aus dem Agglomerationsprogramm des Infrastrukturfonds ausgeschlossen worden sind, einzuräumen.

Es ist unabdingbar, die Randregionen und die kleinen und mittleren Agglomerationen ins künftige strategische Entwicklungsprogramm für die Strassen-Infrastruktur einzubeziehen. Ohne den neuen Netzbeschluss werden ihre Bedürfnisse ausgeklammert und wesentliche Vorhaben zur Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes bleiben unnötig blockiert.

Bezüglich Finanzierung hält der TCS fest, dass die Strasse mit 9,5 Milliarden Franken zur Abdeckung ihrer Bedürfnisse eigentlich genügend Mittel generiert (zurzeit werden bloss rund 2,6 Milliarden Franken zugunsten der Strasseninfrastruktur eingesetzt). Vor diesem Hintergrund kommt für den TCS eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags nicht in Frage.

12.3421 Mo. FDP-Fraktion. Keine Sippenhaftung für Neulenker. Obligatorische Weiterbildungskurse abschaffen

Die Motion fordert den Bundesrat auf, nur Neulenker zu Weiterbildungskursen zu verpflichten, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben. Der Nationalrat hat diese Motion gutgeheissen, welche die obligatorischen Weiterbildungskurse für Neulenker abschaffen will.

Eine deutliche Mehrheit der KVF-S (9 gegen 1 Stimme) beantragt, nicht auf dieses Geschäft einzutreten.

Stellungnahme des TCS

Die obligatorischen Weiterbildungskurse für Neulenker, die sogenannte «Zweiphasen-Ausbildung», wurden 2005 eingeführt. Sie wollen das Unfallrisiko bei Neulenkern senken. Mindestens 50 Prozent der Neulenker zwischen 18 und 24 Jahren sind in einen Verkehrsunfall verwickelt; dieser Teil der Bevölkerung weist auch die höchste Unfallquote auf. Die Zahlen sprechen für sich und zeigen, dass es sich nicht um Einzelfälle handelt, wie dies in der Begründung der Motion angeführt wird. In 80 Prozent der schweren Unfälle mit Personenschäden, die von



Neulenkern verursacht wurden, kann der Unfall zudem auf mangelnde Erfahrung oder auf eine Fehleinschätzung (z.B. Geschwindigkeit eingangs einer Kurve) des Lenkers zurückgeführt werden.

Nach Auffassung des TCS läuft diese Motion dem allgemeinen Anliegen bezüglich Verkehrssicherheit zuwider. Die Motion verlangt einen völlig unannehmbaren Schritt zurück. „*Vorbeugen ist besser als heilen*“. Im Bereich der Verkehrssicherheit trifft dies ganz besonders zu, denn die Folgen sind für Unfallopfer schwerwiegend: Tod, körperliche Invalidität, schwere Verletzungen, psychologische Beschwerden. Diese Schäden lassen sich nicht rückgängig machen. Wir dürfen daher nicht abwarten, bis Neulenkler eine Verkehrsregel schwerwiegend verletzen, um in ihre Ausbildung einzugreifen, wie dies die Motion verlangt. Auch gilt es zu beachten, dass ein schwerer Unfall nicht zwingend auf einer schweren Regelverletzung beruht.

Der TCS ist überzeugt, dass Vorbeugen im Bereich der Verkehrssicherheit unvermeidlich eine gute Ausbildung aller Fahrer bedingt. Es wäre nicht zu verantworten, auf einen Unfall zu warten, um Neulenkler angemessen auszubilden.

Schliesslich gilt es auch zu beachten, dass eine Arbeitsgruppe derzeit Verbesserungsmöglichkeiten und Optimierungsmassnahmen für die Ausbildung der Fahrzeuglenker prüft (Vorhaben OPERA-3 des Bundesamtes für Strassen). Der TCS unterstützt daher den Antrag der Verkehrskommission, diese Motion abzulehnen.