

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

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

VORSCHAU

AUF DIE HERBSTSESSION 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

- 13.077 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels3
- 12.046 StGB und MStG. Änderung des Sanktionenrechts4

STÄNDERAT 5

- 14.027 Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe von Mitteln.....5
- 14.028 Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 20156



NATIONALRAT

13.077 Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels

Im Hinblick auf die bevorstehende Sanierung des Gotthard-Strassentunnels beantragt der Bundesrat den Bau einer zweiten Röhre, in der nach Abschluss der Arbeiten nur eine Fahrspur benutzbar sein soll. Er empfiehlt diese Lösung als finanziell vernünftig und zweckmässig. Sie beachtet den Verfassungsartikel über den Schutz der Alpen und gewährleistet gleichzeitig die Nord-Süd – Verbindung mit dem Kanton Tessin.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) empfiehlt Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates, der im vergangenen März den Antrag des Bundesrates gutgeheissen hat.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt die Vorlage des Bundesrats. Er befürwortet den Bau einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel aus folgenden Gründen :

Minderung der Risiken von Unfällen und anderen Störungen

Der jetzige, 17 km lange einröhrige Tunnel mit zwei Spuren für Gegenverkehr ist ein Herd für schwere Unfälle. **Eine zweite Röhre schliesse die Gefahr Frontal- und Streifkollisionen aus und vermindere so die Zahl von Unfallopfern um rund 53 %** (Quelle: bfu 2004). Zur Erinnerung: Am 16. August 2014 stiessen ein Bus und ein Privatfahrzeug im Innern des Tunnels zusammen. Der Unfall forderte zahlreiche Verletzte; glücklicherweise waren jedoch keine Toten zu beklagen.

Unfälle sind aber nicht das einzige Problem: zahlreiche andere Vorfälle stellen ein erhebliches Gefahrenpotential dar. **Der Brand von einem oder zwei Cars könnte im Tunnel schwere Zwischenfälle bewirken.** Schliesslich bilden einfache Pannen ebenfalls Gefahrenherde, fehlen doch im Tunnel Pannestreifen.

Standards und Baunormen für Tunnel

Würde der Tunnel heute gebaut, müssten die Fahrtrichtungen gemäss geltender Normen (EU) getrennt werden. Dies gilt übrigens auch für Bahntunnels; entsprechend erhält der neue Ceneri-Basistunnel zwei einspurige Röhren. Derselbe Sicherheitsstandard ist auch für die Strasse anzuwenden.

Verbindung mit dem Tessin

Um den heutigen Tunnel ohne Bau einer zweiten Röhre zu sanieren, **müsste das Werk während circa drei Jahren geschlossen werden.** Die wichtigste ganzjährig offene Strassenverbindung mit dem Tessin wäre also unterbrochen. Die vorgeschlagene Alternative (rollende Strasse auf der Schiene) ist



offensichtlich unzureichend für den Transport aller Fahrzeuge und Lastwagen. Zudem verursachte sie erhebliche Kosten für Einrichtung und Betrieb und für den Abbau nach Beendigung der Tunnelsanierung..

Der TCS **erachtet eine zweite Röhre langfristig als die beste Lösung, sowohl bezüglich Verkehrs- und Verbindungssicherheit als auch aus finanzieller Sicht.** Artikel 3 al. 2 lässt zudem keinen Auslegungsspielraum bezüglich der nutzbaren Fahrspuren offen: *«Die Kapazität des Tunnels darf nicht erweitert werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden; ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.»*

12.046 StGB und MStG. Änderung des Sanktionenrechts

Die Änderung von Strafgesetz und Militärstrafgesetz beeinflusst kleinere Verfehlungen im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) erheblich.

Stellungnahme des TCS

Der TCS erachtet die Beibehaltung bedingter Geldstrafen für sehr wichtig. Im Rahmen von Art. 42 StGB, der bedingte Bussen regelt, nimmt er wie folgt Stellung:

Art. 42 Abs. 1: Gemäss Beschluss des Nationalrates

Bedingte Strafen müssen sowohl für Geldstrafen wie für Freiheitsstrafen möglich sein. Der Aufschub muss für die gesamte Strafe anwendbar sein, nicht nur für die Hälfte. Der TCS lehnt den Vorschlag des Ständerates ab.

Art. 42 Abs. 2 : Gemäss Vorschlag des Bundesrates

Bedingte Geldstrafen sind zu den gleichen Voraussetzungen zu gewähren wie bedingte Freiheitsstrafen. Neue Kriterien komplizieren die Regeln und sind weder notwendig noch gerechtfertigt. Die Verweigerung des bedingten Vollzugs könnte zur Norm werden, was zu schweren unbedingten Strafen für erstmalige Verfehlungen von Automobilisten führte. Der TCS unterstützt den Vorschlag des Ständerates, der demjenigen des Bundesrates entspricht.



STÄNDERAT

14.027 Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe von Mitteln

Der Bundesrat beantragt die Freigabe eines Kredits von 1,035 Milliarden Franken für Ausbauten auf folgenden Abschnitten: Luterbach – Härkingen (660 Millionen Franken), Andelfingen – Winterthur (285 Millionen Franken), Genf Flughafen – Le Vengeron (50 Millionen Franken) und Crissier (40 Millionen Franken). Die verbleibende Kreditsumme nach der Realisierung der Etappe 2015-2018 beträgt damit noch 3,1 Milliarden von den insgesamt 5,5 Milliarden Franken im derzeitigen Infrastrukturfonds.

Der Nationalrat hat den Antrag des Bundesrates gutgeheissen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) empfiehlt ebenfalls, diesem Beschluss zuzustimmen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt den Antrag der KVF-S und empfiehlt, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen. Er weist diesbezüglich auf die beunruhigende Entwicklung der Engpässe hin. Angesichts dieser Aussichten und unter Berücksichtigung der erheblichen Verzögerungen bei Planung und Ausführung der Vorhaben auf den Nationalstrassen sind die auf den Kampf gegen den Stau entfallenden Mittel unzureichend. **Es gilt alle Massnahmen zu treffen, um diese wichtigen Investitionen zu beschleunigen. Der TCS bedauert, dass bisher nur so wenige Investitionen getätigt wurden, seit der Schaffung des Investitionsfonds 2008.** Tatsächlich wurden im Zeitraum 2008-2013 gemäss Staatsrechnung nur 265 Millionen Franken für die Beseitigung von Engpässen aufgewendet, während im Rahmen der Programmbotschaften 1 und 2 Kredite von insgesamt 2,4 Milliarden freigegeben werden. Angesichts der Spanne zwischen den Erträgen der vom Bund von den Strassenbenützern erhobenen Abgaben (9.1 Milliarden Franken) und den Aufwendungen zugunsten von Aufgaben im strikten Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (2,6 Milliarden Franken), widersetzt sich der TCS entschieden der Absicht des Bundesrats, die notwendigen Anpassungen zugunsten der Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes (wie sie der NAF vorsieht) zurückzustellen.



14.028 Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2015

Der Bundesrat beantragt, 1,68 Milliarden Franken für den Zeitraum 2015 – 2018 freizugeben; damit steigt die Summe der Beiträge auf 5,75 Milliarden Franken oder mehr als 95,8 Prozent des für den Zeitraum von 2008 bis 2028 verfügbaren Gesamtkredits von 6 Milliarden.

Die KVF-S empfiehlt, diesem Antrag zuzustimmen und dem Nationalrat zu folgen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS widersetzt sich entschieden der vom Bundesrat vorgesehenen Finanzierung von Bahnprojekten im Rahmen des Agglomerationsprogramms, derweil zahlreiche Belange der Strasse ungedeckt bleiben.

Gemäss den offiziellen Zahlen beabsichtigt der Bundesrat, 119 Millionen Franken für Strassenvorhaben der zweiten Generation aufzuwenden. **Von den für zwanzig Jahre vorgesehenen 6 Milliarden Franken dienen nur 687 Millionen der Leistungssteigerung der Strassen, also nur 12 Prozent der bis heute ausgerichteteten oder vorgesehen Beiträge.** Im Vergleich dazu verschlingen die Massnahmen zugunsten der Schiene 448 Millionen Franken für die zweite Generation der Vorhaben zwischen 2015 und 2018. Insgesamt erreichen die Beiträge zugunsten der Schiene damit rund 2'410 Millionen Franken, was 42 Prozent der Beiträge entspricht. Nach der Gutheissung des Bahn-Infrastrukturfonds (BIF) besteht kein Grund mehr, die Querfinanzierung der Schiene in grossem Ausmass weiterzuführen. Vielmehr drängt sich ein Ausgleich zugunsten von Strassenvorhaben auf.

Es gilt darauf hinzuweisen, dass der Entscheid zu diesem Beschluss grossen Einfluss auf die Zukunft der Finanzierung der Infrastruktur haben wird, namentlich auf den künftigen Strassenfonds. Mit dem Antrag des Bundesrates blieben zahlreiche Strassenprojekte der Agglomerationen angesichts fehlender finanzieller Mittel für den Zeitraum 2018-2028 wohl bis 2030 kaltgestellt. Dem NAF fehlten die Mittel schmerzhaft, wenn die derzeitigen Agglomerationsprogramme nur einen kleinen Teil der Strassenbelange aufnehmen.

Angesichts obiger Ausführungen verlangt der TCS, reine Bahnprojekte von den Agglomerationsprogrammen auszuschliessen und dieses Geld für Projekte zu verwenden, welche auf die mangelnde Leistungsfähigkeit der Strasse in den Agglomerationen zielen. Die Bedürfnisse der Schiene müssen heute vom neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) wahrgenommen werden, der bereits stark mit Strassenabgaben gespeist wird.



Ausgerichtete/vorgesehene Beiträge (in Mio.Fr.) nach Art der Massnahme

Art der Massnahme	Bereits freigegebene Kredite		Freizugebende Kredite	Total
	<i>Dringende Projekte</i>	<i>1. Generation</i>	<i>2. Generation</i>	
Schiene	1473	489	448	2410
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
Strassenkapazität	412	156	119	687
Langsamverkehr		174	272	446
Strassensanierung		188	195	383
Kombinierter Verkehr		104	144	248
Planung der Verkehrssysteme		68	78	146
Gesamttotal	2559	1510	1682	5751

*Quellen : Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds.
 Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr. Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr*