

**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 SOMMERSSESSION 2014

## DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

**Kontakte****Gérard Métrailler**

Leiter Politik  
058 827 27 21  
[gerard.metrailler@tcs.ch](mailto:gerard.metrailler@tcs.ch)

**Olivier Fantino**

Stv. Leiter Politik  
058 827 27 18  
[olivier.fantino@tcs.ch](mailto:olivier.fantino@tcs.ch)



## Inhalt

<b>NATIONALRAT.....</b>	<b>3</b>
14.027 Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe von Mitteln.....	3
14.028 Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2015.....	4
<b>STÄNDERAT .....</b>	<b>6</b>
13.4186 Mo. Eberle. Zukunft des Netzbeschlusses .....	6
12.046 StGB und MStG. Änderung des Sanktionenrechts .....	7



## NATIONALRAT

### **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 beträgt damit noch 3,1 Milliarden von den insgesamt 5,5 Milliarden Franken im derzeitigen Infrastrukturfonds.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) empfiehlt Zustimmung zum Antrag des Bundesrates.

#### Stellungnahme des TCS

**Der TCS unterstützt den Antrag der KVF-N 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.** Angesichts der Spannweite zwischen den Einnahmen des Bundes aus Beiträgen der Strassenbenützer (9.5 Milliarden Franken) und den Investitionen ausschliesslich zugunsten des Strassenverkehrs (2.6 Milliarden Franken), widersetzt sich der TCS nachdrücklich der Absicht des Bundesrates, die notwendigen Anpassungen an die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen aufzuschieben (wie dies die NAF-Vorlage vorsieht).



## **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 Mehrheit der KVF-N empfiehlt, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen. Eine Minderheit beantragt demgegenüber, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen: der Finanzfluss und die Äufnung des künftigen Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) müsse geklärt werden, bevor zu dieser Kreditfreigabe Stellung bezogen werden könne.

### Stellungnahme des TCS

**Der TCS unterstützt die Minderheit der KVF-N und empfiehlt, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen. Er widersetzt sich entschieden der vom Bundesrat vorgesehenen Finanzierung von Bahnprojekten im Rahmen des Agglomerationsprogramms, während zahlreiche Belange der Strasse ungedeckt bleiben.**

Gemäss den offiziellen Zahlen beabsichtigt der Bundesrat, 119 Millionen Franken für Strassenvorhaben der zweiten Generation aufzuwenden. Insgesamt werden so 687 Millionen dazu dienen, Probleme wegen mangelnder Kapazität der Strassen zu lösen, also nur 12 Prozent der schon ausgerichteten oder bis heute dafür vorgesehenen 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 Annahme des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gibt es keinen Grund diese Quersubventionierung der Bahn auf hohem Niveau weiterzuführen und es 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 werden die Mittel schmerzhaft fehlen, 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
	Dringende Projekte	1. Generation	2. Generation	
<b>Schiene</b>	1473	489	<b>448</b>	<b>2410</b>
Tram	674	247	341	1262
Bus		84	85	169
<b>Strassenkapazität</b>	412	156	<b>119</b>	<b>687</b>
Langsamverkehr		174	272	446
Strassensanierung		188	195	383
Kombinierter Verkehr		104	144	248
Planung der Verkehrssysteme		68	78	146
<b>Gesamttotal</b>	<b>2559</b>	<b>1510</b>	<b>1682</b>	<b>5751</b>

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



## STÄNDERAT

### **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 (STEP) 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.

Dringend ist ein Programm der auszuführenden Projekte aufzustellen, mit ihren Kosten und dem Realisierungshorizont. Vorrang ist der raschen Planung der Ergänzungen des Autobahnnetzes einzuräumen (Morges und Glatttal) sowie den Umfahrungen und Anschlüssen der kleinen und mittleren Agglomerationen.

**Es ist unabdingbar, die Randregionen und die kleinen und mittleren Agglomerationen ins künftige strategische Entwicklungsprogramm für die Strassen-Infrastruktur einzubeziehen.** Ohne den neuen Netzbeschluss würden wesentliche Belange der Nationalstrassen aus dem NAF ausgeklammert, und die für die Funktionalität des Nationalstrassennetzes absolut notwendigen Ergänzungen blieben unnötig blockiert.



## 12.046 StGB und MStG. Änderung des Sanktionenrechts

Die Änderung des Strafgesetzbuches und des Militärstrafgesetzes hat einen sehr grossen Einfluss bei «kleineren» Vergehen im Bereich des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

### Stellungnahme des TCS

**Nach Ansicht des TCS ist es von grundsätzlicher Bedeutung dass die bedingten Geldstrafen beibehalten werden.** Im Zusammenhang mit Art. 42 StGB, der die bedingten Geldstrafen regelt, nimmt er zu den Vorschlägen wie folgt Stellung :

#### *Art. 42 Ziff. 1 Abs. 1 : Vorschlag Nationalrat*

Die Aussetzung zur Bewährung muss für Geldstrafen ebenso möglich sein wie für Freiheitsstrafen. Sie muss für die gesamte Strafe und nicht nur für die Hälfte gelten. Der TCS lehnt den Vorschlag der Mehrheit der Kommission des Ständerates ab.

#### *Art. 42 Ziff. 1 Abs. 2 : Vorschlag Bundesrat*

Die Aussetzung zur Bewährung für Geldstrafen muss unter denselben Bedingungen gewährt werden wie für Freiheitsstrafen. Die Einführung eines anderen Kriteriums verkompliziert die Regelung unnötig und ist nicht gerechtfertigt. Es besteht das Risiko dass die Verweigerung der Bedingung zur Regel wird und dass die Autofahrer (Ersttäter) sehr hohe unbedingte Geldstrafen zahlen müssen. Der TCS lehnt den Vorschlag des Nationalrates ab.