

**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 SOMMERSESSION 2015 DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakte

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

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



Inhalt

BEIDE RÄTE	3
12.046 StGB und MStG Änderung des Sanktionenrechts	3
NATIONALRAT	4
14.089 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative.....	4
STÄNDERAT	5
14.036 Gütertransportgesetz. Totalrevision.....	5
15.3371 Mo. Savary. Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel	6



BEIDE RÄTE

12.046 StGB und MStG Änderung des Sanktionenrechts

Die unterschiedlichen Auffassungen betreffend Artikel 42 des Strafgesetzbuches betreffen die bedingten Geldstrafen. Der Nationalrat hat sich bisher dafür ausgesprochen, die Bewährung für Geldstrafen vollumfänglich beizubehalten, während der Ständerat eine Begrenzung der Bewährung auf die Hälfte der Geldstrafe unterstützt; die andere Hälfte ist zwingend zu begleichen. 2010 betrafen 62% der Verurteilungen zu einer bedingten Geldstrafe eine Verletzung des SVG (44'588 Urteile von insgesamt 71'923). Die Möglichkeit einer Bewährung abzuschaffen, wenn auch nur teilweise, trifft daher vor allem die Automobilisten.

Stellungnahme des TCS

Grundsätzlich hält der TCS dafür, dass der Richter bei Ersttätern stets eine ganze Strafe sollte bedingt ausfallen können. Bedingte Strafen müssen sowohl für Geldstrafen wie für Freiheitsstrafen möglich sein, und zwar für die ganze Strafe, nicht nur für die Hälfte. Was den Artikel 42 des Strafgesetzbuches anbelangt unterstützt der TCS daher den Antrag der RK-S, sich dem Beschluss des Nationalrates anzuschliessen.



NATIONALRAT

14.089 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative

Die Initiative verlangt eine ausgewogene Behandlung der Bahn- und Strassenbenützer; die Erträge der Mineralölsteuer sollen der Strassen-Infrastruktur zukommen. Die Strassenbenützer liefern dem Bund jedes Jahr mehr als 9 Milliarden Franken ab. Dieser investiert jedoch weniger als einen Drittel davon ins Strassennetz.

Eine grosse Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) beantragt, dieses Geschäft an die Kommission zurückzuweisen um es gleichzeitig mit der Vorlage für den neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) behandeln zu können.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt vorbehaltlos den Antrag der grossen Minderheit der KAV-N, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen und diese Initiative zusammen mit der Vorlage für den Strassenfonds (NAF) zu behandeln.

Diese beiden Geschäften sind inhaltlich und politisch eng miteinander verknüpft.

Die Zweckbindung der gesamten Mineralölabgaben, welche die Initiative verlangt, kann nicht für sich allein behandelt werden. Im Gegenteil: der Umfang der Zweckbindung kann erst nach der Erfassung des Finanzbedarfs im Rahmen einer Gesamtkonzeption der Finanzierung festgelegt werden. Nach Ansicht des TCS drängt sich eine gleichzeitige Behandlung der beiden genannten Geschäfte auf, würde so doch die notwendige Transparenz bezüglich des Finanzbedarfs erzielt.



STÄNDERAT

14.036 Gütertransportgesetz. Totalrevision

Die Revision des Gütertransportgesetzes will die Verlagerung auf die Schiene fördern, indem langfristig attraktive Fahrrechte (Trassen) gesichert werden. Die Kantone und die Branchen werden besser in die Planung des Gütertransports einbezogen. Der Gütertransport auf der Schiene soll grundsätzlich selbsttragend sein, und die SBB soll von der gesetzlichen Pflicht entbunden werden, den Güterverkehr als Kernaufgabe anzubieten.

Stellungnahme des TCS

Der TCS begrüsst bessere Rahmenbedingungen für den Bahngütertransport. Überlange Wege, Unpünktlichkeit und ungünstige Betriebsbedingungen (Trassen) mindern die Konkurrenzfähigkeit des Bahngütertransports. Der TCS hält daher dafür, dass der Bund sich auf ein besseres und rationelleres Angebots im Güterverkehr der Bahn konzentrieren sollte, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Auch ist eine gesetzliche Verankerung der vorgesehenen Trassenvergaben notwendig, um den Unternehmen eine genügende Planungssicherheit zu gewährleisten.

Artikel 18 (Vorlage 1 : Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe)

Der TCS widersetzt sich entschieden allen Massnahmen, welche den Güterverkehr im ganzen Land (nicht nur den alpenquerenden) mittels der Spezialfinanzierung „Strassenverkehr“ fördern wollen. Kein Verfassungsauftrag rechtfertigt die Entnahme dieser Gelder aus der Strassenkasse (zur Finanzierung nicht technischer Massnahmen). Diese neuerliche Umleitung von Erträgen aus Abgaben der Strassenbenützer ist unannehmbar zu einem Zeitpunkt, wo die Mittel für eigentliche Bedürfnisse der Strasse fehlen und der Bund eine Erhöhung der Treibstoffabgaben vorsieht. Die Bedürfnisse der Bahn, einschliesslich jener, die aus dem Bahngütertransport erwachsen, sind durch den Bahninfrastruktur-Fonds zu finanzieren.



15.3371 Mo. Savary. Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel

Dieser Vorstoss will einerseits die Geschwindigkeit im Gotthard-Tunnel auf 60 km/h senken und andererseits am nördlichen Eingang des bestehenden Tunnels ein Thermoportal erstellen. Ziel ist es, die Sicherheit bis zur Erstellung einer zweiten Röhre im Jahre 2030 zu verbessern.

Stellungnahme des TCS

Der TCS teilt die Ansicht der Motionärin, wonach der Gegenverkehr im Gotthard-Tunnel die Benutzer gefährdet. Grundsätzlich unterstützt er denn auch den Antrag, am Nordeingang des Tunnels ein Thermoportal zu installieren. Dies ist allerdings vom Bundesrat bereits vorgesehen.

Bezüglich der Begrenzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h weist der TCS darauf hin, dass eine geringere Geschwindigkeit mögliche Unfallfolgen nur unwesentlich mindert, vor allem bei Zusammenstössen. Bei 80 km/h oder bei 60 km/h ist die Gefahr von schweren Verletzungen oder Todesfällen gross.

Wird die Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h gesenkt, erhöht sich die Durchfahrzeit von 12,5 auf 17 Minuten; die Zeit, da die Tunnelbenutzer der Gefahr ausgesetzt sind, steigt also um 35 Prozent. Die Zahl der Zusammenstösse könnte sogar zunehmen, da die Aufmerksamkeit der Fahrer angesichts der längeren Monotonie der Durchfahrt abnehmen könnte. Unaufmerksamkeit und Schläfrigkeit bilden aber gerade die Hauptursache von Unfällen mit Opfern.

Der TCS unterstützt daher die Stellungnahme des Bundesrates und empfiehlt, dieser Motion keine Folge zu geben.