

**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 2016

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt

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

Laura Salamin
Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT	3
15.023 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Schaffung eines strategischen Entwicklungsprogramms für die Nationalstrassen.	3
16.3009 Mo. Ständerat (KVF-SR). E-Vignette	4
16.3349 Mo. KVF-NR (15.023). Reporting zu den Unterhalts- und Betriebskosten der NEB-Strecken	4
Ständerat	5
13.3818 Mo. Darbellay. Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit	5
15.3574 Motion Freysinger. Führerausweis auf Probe. Verhältnismässige Regelung bei Wiederhandlungen während der Probezeit.....	6
16.3267 – Po. KVF-SR. Evaluation von Via sicura	6
15.413 Pa. Iv. Regazzi. Via Sicura. Rasche Beseitigung der Exzesse und unerwünschten Nebeneffekte des Raserdelikts	7
15.456 Pa. Iv. Reimann M. Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr	8



NATIONALRAT

15.023 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Schaffung eines strategischen Entwicklungsprogramms für die Nationalstrassen.

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) will die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr langfristig sicherstellen. In der Verfassung verankert, wird der NAF durch zweckgebundene Erträge geäufnet.

Zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) zählen Projekte mit einem Investitionsvolumen von 16 Milliarden Franken. Es umfasst die Module 1,2 und 3, die im Programm zur Beseitigung von Engpässen (PEB) eingeschlossen sind sowie die Netzerweiterungen von Morges und Glatttal, welche ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Auf Begehren des Ständerates umfasst es auch den Bundesbeschluss von 2012 über die Nationalstrassen, also rund 400 km kantonaler Hauptstrassen, die dem Bund übertragen werden.

Stellungnahme des TCS

Vergleichbar mit FABI für die Schiene, erlaubt die Schaffung des NAF langfristige Investitionen in die Strasse. Der NAF wurde in der Frühlingssession vom Ständerat behandelt und befindet sich auf gutem Weg. Der TCS begrüsst die neuen Anträge, welche von der Verkehrskommission des Nationalrats vorgeschlagen wurden. Weil aber in der Schlussabstimmung das NAF-Gesetz als Ganzes von einer Mehrheit abgelehnt wurde, wird die gesamte Vorlage in unverantwortbarer Weise in Frage gestellt. Der TCS ruft den Nationalrat auf, auf die Vorlage einzutreten.

Unter den Entscheiden der Verkehrskommission des Nationalrates begrüsst der TCS insbesondere den Beschluss, die Zweckbindung der Mineralölsteuer fix auf 60% (+10%) zugunsten der Strasse anzuheben und diese zusätzlichen 10% dem NAF zuzuweisen. Im Gegensatz zum Beschluss des Ständerates, der nur einen Maximalbetrag zuweisen wollte, bietet dieser Entscheid eine weit bessere Garantie für die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Der TCS begrüsst des Weiteren die folgenden Fortschritte bei der NAF-Vorlage:

- Die strikte Zweckbindung der Automobilsteuer für die Strasse, welche im Bedarfsfall nicht mehr einfach zu Gunsten der allgemeinen Bundeskasse abgezweigt werden darf.



- Der Verzicht auf den automatischen Teuerungsausgleich beim Mineralölsteuerzuschlag.
- Eine Klärung bei der Zuweisung der finanziellen Mittel zu Gunsten des Agglomerationsverkehrs, die nicht für die Finanzierung von Bahnprojekten verwendet werden dürfen, sondern nur noch für Projekte des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Tram, Busse etc.). Die S-Bahn-Projekte sind in Zukunft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu finanzieren.

16.3009 Mo. Ständerat (KVF-SR). E-Vignette

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette vorzulegen.

Stellungnahme des TCS

Der TCS lehnt eine elektronische Vignette ab. Das System mit selbstklebenden Vignetten ist einfach und vorteilhaft, mit niedrigen Betriebskosten. Die systematische Erfassung der Fahrten der Strassenbenützer wäre ausserdem problematisch bezüglich des Datenschutzes.

16.3349 Mo. KVF-NR (15.023). Reporting zu den Unterhalts- und Betriebskosten der NEB-Strecken

Über Kosten für Betrieb und Unterhalt der NEB-Strecken soll ein Reporting erstellt werden. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Netzabschluss-Strecken werden von Bund und Kantonen unterschiedlich beurteilt. Es besteht eine Differenz von Faktor 3 zwischen den Kantonen einerseits und dem ASTRA andererseits (35 Mio. vs 105 Mio. pro Jahr)! Die Kantone sind inzwischen bereit, 60 Millionen pro Jahr zu zahlen, fordern aber im Gegenzug ein Reporting über den effektiven Mitteleinsatz für Betrieb und Unterhalt der NEB-Strecken.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt diese Motion, welche zu mehr Kostentransparenz führt und eine detailliertere Verfolgung der effektiven Ausgaben des Bundes zugunsten des NEB erlaubt.



Ständerat

13.3818 Mo. Darbellay. Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit

Diese Motion beauftragt den Bundesrat, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne strassenverkehrsamtliche Prüfung an den Zulassungsschaltern in Verkehr gesetzt werden können. Diese Zulassungsvereinfachung betrifft Neuwagen und Fahrzeuge bis maximal 12 Monate und mit einem Kilometerstand von bis zu 2000 Kilometern.

Stellungnahme des TCS

Der TCS lehnt diese Motion ab. Aus technischer Sicht, aufgrund möglicher negativer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und nicht zuletzt aus Sicht der Konsumenten (unter anderem auch Schutz vor Täuschung) spricht sich der TCS gegen diese Motion aus. Damit unterstützt der TCS die Haltung des Bundesrates, welcher die Motion ebenfalls ablehnt.

Amtliche Kontrolle gewährleistet bestmögliche Verkehrssicherheit

Falls Fahrzeuge importiert und zugelassen werden, welche – absichtlich oder unbewusst – nur auf dem Papier den strengen Sicherheitsnormen genügen, hat dies einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Einen geringeren Standard als angegeben können die Fahrzeuge dann aufweisen, wenn sie zum Beispiel aus einem Land importiert wurden, in dem geringere Sicherheitsanforderungen verlangt werden. Sollte nun die Identifikationsprüfung durch beliebige Dritte oder den Eigentümer selbst durchgeführt werden können, stellt das eine Fehlerquelle dar, welche nicht im Interesse der Umwelt und der Verkehrssicherheit sein kann.

Gute Datenqualität schützt Konsumenten vor bösen Überraschungen

Die korrekte Identifikation von importierten Fahrzeugen ist für eine einwandfreie Datenqualität der MOFIS-Datenbank wichtig, da diese die Basis bildet bezüglich Motorfahrzeugbesteuerung, Halterwechsel, Fahrzeugüberprüfungen beim Strassenverkehrsamt und durch die Polizei, sowie Rückrufaktionen.

Mit einer faktischen Selbstdeklaration von importierten Fahrzeugen – unter anderem auch durch Private - würde keine Qualitätssicherung der Daten mehr existieren. Frühestens nach der ersten amtlichen Prüfung könnten Fehler erkannt



werden mit Konsequenzen für den aktuellen Halter. Insofern ist die Identifikation vor der Immatrikulation auch zum Schutz der Konsumenten wichtig.

Delegationsmöglichkeit

Eine mögliche Delegation der Identifikationsprüfung an Dritte zur Entlastung der Strassenverkehrsämter wäre zu rechtfertigen, wenn dies durch autorisierte Markenhändler erfolgt. Dank deren Markenkenntnissen und -erfahrungen sowie der engen Beziehungen zum Hersteller/Importeur ist bei Rückfragen und Unklarheiten eine einwandfreie Abwicklung sichergestellt.

15.3574 Motion Freysinger. Führerausweis auf Probe. Verhältnismässige Regelung bei Wiederhandlungen während der Probezeit

Die Motion verlangt eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG). Art. 15a, al. 4 SVG soll festhalten, dass in der Probezeit für einen Verfall des Führerausweises die zweite Wiederhandlung als schwer oder mittelschwer einzustufen ist; leichte Wiederhandlungen sind durch einen befristeten Entzug des Ausweises und nicht durch Verfall zu ahnden. Damit würde die Verhältnismässigkeit gewahrt.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt diese Motion. Das heutige System wahrt die Verhältnismässigkeit nicht, und die Folgen sind schwerwiegend: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. Es ist gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung schwer wiegt.

16.3267 – Po. KVF-SR. Evaluation von Via sicura

Gemäss diesem Postulat soll die "Via sicura"-Vorlage einer Gesamtevaluation bezüglich Wirksamkeit unterzogen werden und den Räten sind je nach Ergebnis Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Gleichzeitig empfiehlt die Kommission die zwei parlamentarischen Initiativen (15.413 n Pa.Iv. Regazzi. Via Sicura. Rasche Beseitigung der Exzesse und unerwünschten Nebeneffekte des Raserdelikts und



15.456 n Pa.Iv. Reimann Maximilian. Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr) zur Ablehnung.

Stellungnahme des TCS

Das eine tun, das andere nicht lassen. Der TCS begrüsst eine Bewertung der Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit und schliesst sich grundsätzlich dem Postulat der KVF-S an. Der TCS unterstützt indessen auch die beiden Vorstösse Regazzi und Reimann, welche den Geist von Via Sicura nicht in Frage stellen. Die Initiative Regazzi hält an den Maximalstrafen fest; der Richter erhält einfach einen Ermessensspielraum wie in allen übrigen Bereichen des Strafrechts siehe folgender Punkt. Die Initiative Reimann übernimmt das System, passt es aber den Realitäten an. Die Forderung findet auch ihre Begründung im Sicherheitsdossier der bfu.

15.413 Pa. Iv. Regazzi. Via Sicura. Rasche Beseitigung der Exzesse und unerwünschten Nebeneffekte des Raserdelikts

Die vorliegende Initiative zielt darauf ab, das Raserdelikt und die vorgesehenen Höchststrafen beizubehalten, jedoch den Gerichten und Verwaltungsbehörden den notwendigen Spielraum zurückzugeben, um die Sanktion den konkreten Umständen des Delikts (geschaffenes Risiko) und dem Fehlverhalten des Urhebers anzupassen; dies durch:

1. Die Streichung der Strafuntergrenze (Art. 90 Abs. 3 SVG). Die Sanktion wäre daher mit jener für das Delikt gemäss Artikel 129 StGB (Gefährdung des Lebens) abgestimmt, das objektiv schwerer wiegt und mit einer Freiheitsstrafe von maximal 5 Jahren oder einer Geldstrafe geahndet wird.
2. Die Streichung der automatischen Sanktion gemäss Artikel 90 Absatz 4 SVG, welcher die unwiderlegbare Vermutung aufstellt, dass die Voraussetzungen des Raserdelikts erfüllt sind, ohne es dem Richter zu erlauben, den konkreten Umständen und dem geschaffenen Risiko oder dem Willen des Urhebers angemessen Rechnung zu tragen (Bundesgerichtsurteil 1C_397/2014, Erwägung 2.4.1). Der Zweck von Absatz 4 sollte darauf beschränkt werden, eine Schwelle festzulegen, ab der eine "krasse Missachtung der Höchstgeschwindigkeit" im Sinne von Absatz 3 vorliegt und dessen Anwendung erlaubt, falls die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Damit wird auch verhindert, dass diese Vermutung bei dringlichen Dienstfahrten (Blaulichtfahrten) zur Anwendung kommt.



3. Die Herabsetzung der Administrativmassnahme auf mindestens 6 Monate Führerausweisenzug (Art. 16c Abs. 2 Bst. abis SVG), d. h. auf das Doppelte der Mindestdauer, die für eine schwere Verletzung der Verkehrsregeln vorgesehen ist.

Stellungnahme des TCS

Der TCS unterstützt die Parlamentarische Initiative Regazzi. Die Verkehrssicherheit ist von zentraler Bedeutung für den TCS. Raser, welche durch unverantwortliches Verhalten sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden, müssen exemplarisch bestraft werden.

Via Sicura hat jedoch zu starre Regeln eingeführt, welche zu absurden Resultaten führen. Sie zwingen die Behörden, Bürger, welche nichts mit den ursprünglich anvisierten rücksichtslosen Fahrern gemein haben, unverhältnismässig zu bestrafen.

Die Substanz des Raservergehens, welches weiterhin mit Gefängnis bis zu 4 Jahre und unbefristetem Führerausweisenzug bestraft wird, wird nicht berührt. Die Parlamentarische Initiative Regazzi :

- beseitigt die Mindeststrafe von einem Jahr Gefängnis. So erlangen die Richter ihren Ermessensspielraum wieder und können, unter Berücksichtigung der Umstände, dem Vergehen angemessene Strafen aussprechen.
- reduziert die Minimaldauer des Führerausweisenzuges von 24 auf 6 Monate, welches – nicht zuletzt für einen erstmaligen Verkehrssünder – eine beträchtliche Dauer bleibt und ausreichend abschreckend wirkt.

Diese moderaten Anpassungen stellen die Kohärenz mit der übrigen Rechtsordnung wieder her und erlauben gleichzeitig strenge – aber gezieltere – Bestrafungen der richtigen Raser.

15.456 Pa. Iv. Reimann M. Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr

Gemäss dieser Initiative soll das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 wie folgt geändert werden:



a. In Artikel 15d Ziffer 2 wird das Alter zum Aufgebot von Senioren-Autofahrerinnen und -Autofahrern für die periodische vertrauensärztliche Kontrolluntersuchung vom vollendeten 70. auf das vollendete 75. Altersjahr heraufgesetzt.

b. In Artikel 2a wird der Begriff der Präventionsaktivitäten des Bundes dahingehend erweitert, dass auch die Sensibilisierung hinsichtlich Eigenverantwortung von älteren Leuten beim Entscheid, wann sie von sich aus mit dem Autofahren aufhören sollen, abgedeckt wird.

Stellungnahme des TCS

Die Motion stellt die Zweckmässigkeit der obligatorischen medizinischen Kontrollen für den Altersabschnitt von 70 bis 74 Jahren in Frage, für den die Statistiken keine nennenswerten Probleme aufzeigen. Der TCS unterstützt die Motion. Angesichts der altersbedingten Abnahme der körperlichen und geistigen Fähigkeiten hält der TCS medizinische Kontrollen ab Alter 75 für sinnvoll, vorausgesetzt, dass diese die Beratung und die persönliche Verantwortung der Fahrer betonen. Diese medizinischen Kontrollen sind im Sinne der Vorsorge zu verbessern und nicht abzuschaffen. Angesichts der geringen Zahl verfügbarer Resultate drängt sich eine Auswertung der Kontrollen auf.