

Dem motorisierten Individualverkehr stehen grüne Zeiten bevor

- 19.12.2019
- Automobil Revue
- Raoul Studer und Michael Schenk

Dem motorisierten Individualverkehr stehen grüne Zeiten bevor BLICK AUF DIE STRASSE Im kommenden Jahr ist punkto Verkehrspolitik in der Schweiz mit viel Bewegung zu rechnen. Raoul Studer und Michael Schenk Die eidgenössischen Wahlen vom 20. Oktober 2019 haben erhebliche Veränderungen gebracht. Die Grünen haben im Nationalrat 17 Sitze gewonnen und die Grünliberalen deren neun. Die SVP andererseits büsste nicht weniger als zwölf Sitze ein.

Diese Verschiebung wird sich auf die künftige Gestaltung der schweizerischen Verkehrspolitik auswirken. Der Erdrutsch hat zur Folge, dass sich die Zahl der Sitze in den Kommissionen verändern. Was etwa die Zahl der SVP-Sitze in der Verkehrskommission des Nationalrats angeht, sinkt diese von acht auf sieben. Die Grünen ihrerseits haben vier Sitze statt einen. Und als ob das nicht genug wäre, wird der Grüne Michael Töngi (LU) neuer Kommissionspräsident und Jon Pult (SP/GR, Alpeninitiative) Vizepräsident.

Kommt hinzu, dass mit Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga (SP) der Wind vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr dreht. Erwähnenswert ist zudem, dass seit dem Rücktritt von Nationalrat Markus Hutter (FDP/ZH) im Mai 2014 kein Autogewerbler mehr im Parlament vertreten ist - sieht man vom Transportunternehmer Benjamin Giezendanner (SVP/AG) und von Walter Wobmann (SVP/SO), der bei einem Zulieferer tätig ist, ab. Das ist angesichts der Bedeutung der schweizerischen Autobranche bedauerlich. Was also ist 2020 punkto Verkehrspolitik zu erwarten? Bedingter Entzug gefordert Nationalrätin Edith Graf-Litscher (SP/TG) hatte im Juni 2017 eine Motion eingereicht. Sie forderte darin, dass die zuständigen Behörden durch eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes und der Verkehrszulassungsverordnung die Möglichkeit erhalten, bei Berufsfahrern die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene bei leichtem Verschulden markanter zu differenzieren.

Nachdem nun beide Räte die Motion angenommen haben, wird der Bundesrat das Bundesamt für Strassen (Astra) beauftragen, eine Vorlage auszuarbeiten. Ständerat Hans Wicki (FDP/NW) hat in der laufenden Dezembersession den Bundesrat mit einer von 18 Ratskolleginnen und -kollegen Unterzeichneten Motion beauftragt, das Strassenverkehrsrecht so anzupassen, dass ein Führerausweisentzug auch bedingt ausgesprochen werden kann. Das Geschäft kommt wohl in der Frühjahrsession ins Ständeratsplenum. Neue Strassen braucht das Land Der Bundesrat hat den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen per 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt.

Gleichzeitig tritt auch der Bundesbeschluss über den entsprechenden Verpflichtungskredit in Kraft. Damit sind die finanziellen Mittel für die Finanzierung wichtiger Projekte gesichert. Im Ausbauschnitt enthalten sind die vom Bundesrat beantragten Projekte Crissier VD, Bypass Luzern mit Ergänzung Süd (Kriens LU-Hergiswil NW) und Ausbau Nord (Rotsee LU-Buchrain LU). Im Rahmen dieses Ausbauschnitts werden zudem die Umfahrung Le Locle NE sowie die vom Parlament ergänzten Umfahrungen von Näfels GL und La Chaux-de-Fonds NE realisiert, und zwar in dieser Reihenfolge. Abgelehnt oder abgeschrieben Erfolglos blieb 2019 die von Gregor Rutz (SVP/ ZH) eingereichte parlamentarische Initiative.

Sie hatte verlangt, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts Tempo 50 gilt und dieser Grundsatz

nur aus Gründen der Sicherheit, nicht aber durch Lärmschutzgründe umgangen werden kann. Der Nationalrat stimmte der Initiative zu, der Ständerat lehnte sie aber ab. Auch die Wiedereinführung der periodischen Abgaskontrollen, die Tiana Angelina Moser (GLP/ZH) mit einer Motion verlangt hatte, ist gescheitert, da sie nicht innert zwei Jahren abschliessend behandelt wurde. Die zweite Röhre Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat soeben die Plangenehmigungsverfügung für die zweite Gotthard-Strassenröhre unter Auflagen erteilt. Als Nächstes wird das Astra das Detailprojekt mit allen bautechnischen Einzelheiten erarbeiten.

Die Vorarbeiten starten im Sommer 2020. Die zweite Röhre soll zirka Mitte 2029 in Betrieb gehen. Ab dann wird die bestehende Röhre saniert. 2032 sollen beide Tunnel befahrbar sein. Aber auch bei der Bahn fliessen Milliarden in den Ausbau.

Zudem hat das Parlament die Mittel für die Projektierung des Herzstücks der Basler S-Bahn und des Luzerner Durchgangsbahnhofs ins Programm aufgenommen. Netzbeschluss tritt in Kraft Auf den 1. Januar 2020 tritt der Netzbeschluss in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt hin werden rund 400 Kilometer neuer Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz überführt. Damit ist der Bund nicht wie bisher für 1900 Kilometer, sondern für rund 2300 Kilometer verantwortlich, mit allem, was dazu gehört.

Das bedeutet auch, dass für einzelne Strecken wie etwa für die A6 Biel BE-Schönbühl BE neu die Vignettenpflicht gilt. Der Automobilist wird von den Änderungen der Eigentumsverhältnisse bei den Nationalstrassen nichts mitbekommen, aber sie sind dennoch von Bedeutung. Die Velo-Vorlage Nachdem Volk und Stände den Bundesbeschluss über die Velo-, Fuss- und Wanderwege am 23. September 2018 angenommen haben, ist nun das Uvek dabei, den Velo-Verfassungsartikel umzusetzen. Velowege sollen so rechtlich künftig gleich behandelt werden wie Fuss- und Wanderwege und entsprechend ausgebaut und unterhalten werden.

Der Bund könnte also fortan landesweit Standards definieren. Der Bundesrat wird die Vernehmlassung dazu wohl im ersten Quartal 2020 eröffnen. Via-sicura-Massnahmen Im Jahr 2018 beschloss das Parlament die Via-sicura-Massnahmen anzupassen, da sie ihm nicht mehr mit der Realität im Einklang zu stehen schienen. Bei Raserdelikten sollten die Gerichte einen grösseren Ermessensspielraum haben. So könnten die Umstände des Einzelfalls besser berücksichtigt werden.

Momentan bereitet das Astra die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) auf, der Entwurf geht wohl in der ersten Hälfte 2020 in die Vernehmlassung. Gleichzeitig ist das Astra bestrebt, das SVG im Hinblick auf das autonome Fahren anzupassen. Opera-3-Richtlinien Nicht zu verwechseln mit Via sicura ist Opera 3. Hierbei geht es um die Revision der Fahrausbildung. Neu müssen ab 1.

Januar Neulenker nur noch einen Kurstag absolvieren. Die Weiterbildung muss im ersten Jahr nach der Führerprüfung besucht werden. Das Mindestalter von 17 Jahren für den Erwerb des PKW-Lernfahrausweises gilt vom 1. Januar 2021 an, der Wegfall auf den Automateneintrag besteht seit dem 1. Februar 2019.

Verordnungsanpassungen im Anflug Vergangenes Jahr endete die Vernehmlassung zu den Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit, die der Bundesrat noch 2018 gestartet hatte. Es geht dabei darum, vorsichtiges Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen zu erlauben, Rettungsgasse und Reisverschluss-System rechtlich zu verankern, um 100 statt 80 km/h Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen mit Anhängern (zum Beispiel Wohnwagen und Pferdeanhänger), den Verkauf von Alkohol auf Autobahnraststätten zuzulassen,

und darum, dass Velofahrer künftig bei entsprechender Signalisation auf einer Kreuzung trotz Rotlicht rechts abbiegen und dass Primarschüler auch auf dem Trottoir Velofahren dürfen. Zur Förderung der Elektromobilität soll zudem ein Symbol in die Signalisationsverordnung aufgenommen werden, das Parkfelder für E-Fahrzeuge anzeigt. Zudem soll der Geltungsbereich des Signals Parkieren gegen Gebühr auf alle Fahrzeuge ausgedehnt werden. Das bedeutet, dass Gemeinden und Kantone unter anderem auch auf Parkplätzen für Motorräder Gebühren erheben dürfen.

Der Bundesrat wird die Verordnungsanpassungen voraussichtlich 2020 in Kraft setzen. Plus zehn und zwölf Rappen Die nationalrätliche Umweltkommission (Urek) hat das C02-Gesetz beraten und ist in wesentlichen Zügen den Entscheiden des Ständerats gefolgt. Wie der Ständerat will die Urek den Aufschlag auf die Treibstoffpreise bis 2024 bei zehn und ab 2025 bei zwölf Rappen pro Liter deckeln. Das C02-Gesetz dürfte in der Frühjahrsession 2020 in den Nationalrat kommen. Die SVP hat vorsorglich mit dem Referendum gedroht.

E-Vignette wird kommen Die Verkehrskommission des Ständerats spricht sich wie der Bundesrat dafür aus, eine elektronische Autobahnvignette auf freiwilliger Basis einzuführen, und beantragt dies dem Ständerat. Nach dem Willen des Bundesrats soll die E-Vignette 2022 bei einem Preis von 40 Franken eingeführt werden. Die Vorteile liegen auf der Hand: Kein Kleben und Kratzen, Besitzer von Wechselschildern müssen nur noch einmal bezahlen, und auch bei einem Fahrzeugwechsel und gleichzeitigem Behalten des Kontrollschilds müsste die Autobahngebühr kein zweites Mal entrichtet werden. Die Klebevignette, die den Vorteil der Anonymität hat, wird es indes weiterhin geben. Die elektronische Vignette könnte der erste Schritt zum Road-Pricing sein.

Im erläuternden Bericht zur E-Vignetten-Vorlage ist unter dem Punkt «Stärken des neuen Systems» von der «Flexibilität bezüglich Tarifstruktur» die Rede. Mit der entsprechenden Überwachung könnte problemlos eine City-Maut erhoben werden. Man fährt in eine Stadt, die Kamera erfasst das Kontrollschild, und der Lenker erhält automatisch eine Rechnung von zum Beispiel sieben Franken. Eine streckenbezogene Bepreisung der Mobilität, das Road-Pricing, ist dann nur noch Formsache. Der Ständerat wird die Vorlage wohl im kommenden Jahr behandeln.

Liberalerer ÖV Bei multimodalen Mobilitätsdienstleistungen geht es darum, unterschiedliche Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr sowie den Auto-, Taxi-, Velound Fussverkehr einfacher und gezielter als bisher zu kombinieren. Mit der Digitalisierung soll dies innovativen Anbietern ermöglicht werden. Deshalb will der Bundesrat mit einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes Drittanbietern den Zugang zum Fahrausweis-Vertrieb des ÖV ermöglichen. In der abgeschlossenen Vernehmlassung hat der Entwurf nicht nur Lob geerntet. Die Regierung des Kantons Zürich etwa fordert vom Bundesrat, auf die Vorlage zu verzichten und die Thematik mit allen Beteiligten des Gesamtverkehrs neu aufzuarbeiten.

Vor allem lehnt die Regierung ab, dass der Bund nur die einseitige Öffnung des ÖV-Vertriebs für Dritte vorsieht, nicht aber umgekehrt. Das führe zu einem Wettbewerbsnachteil für den ÖV. Momentan erstellt das Bundesamt für Verkehr einen Bericht. • Der Amtsschimmel gibt richtig Vollgas Nationalrat Thomas Hurter (SVP/SH) hat in der vergangenen Herbstsession eine Interpellation eingereicht, die im Nationalratsplenum noch nicht behandelt wurde. Unter dem Titel «Führt die C02-Abgabe zu mehr Tankund Einkaufstourismus?» - Tanken im Ausland, Fahren in der Schweiz - stellt er dem Bundesrat fünf Fragen.

Die fünfte Frage lautet: Wie schätzt der Bundesrat den Nutzen dieser absehbaren Entwicklung (Tanktourismus und gleichzeitig vermehrter Einkaufstourismus) für die Erreichung der Umweltziele in der Schweiz ein? Die Antwort des Bundesrats ist an Behördenwahnsinn kaum zu toppen: «Die Erreichung der Umweltziele in der Schweiz im Verkehrssektor hängt auch davon ab,

wie sich die Treibstoffpreise im Ausland und der Franken-Euro-Kurs zukünftig entwickeln werden.» So weit, so gut. Aber jetzt wird es abenteuerlich: «Weil die CO₂-Emissionen nicht dort angerechnet werden, wo sie entstehen, sondern dort, wo der Treibstoff getankt wird (Absatzprinzip), verbessert der Tanktourismus die Treibhausgasbilanz der Schweiz aufgrund der Verlagerung ins Ausland.» Als ob die Welt respektive das Klimaproblem fünf Zentimeter hinter der Grenze aufhöre und uns nichts mehr angehe. Wenn folglich der Währungskurs so ausgestaltet ist, dass der Treibstoff im grenznahen Ausland wesentlich billiger ist als in der Schweiz, wird vermehrt im Ausland getankt und nicht in der Schweiz.

Das hat zwar zur Folge, dass in der Schweiz die Mineralölsteuereinnahmen sinken. Allein es hat nach der bundesrätlichen Antwort auf der anderen Seite den positiven Effekt, dass auf dem Papier die CO₂-Bilanz in der Schweiz stark verbessert wird, obwohl der Treibstoff die Schweizer Luft vermehrt belastet, da ja die CO₂-Emissionen im Ausland angerechnet werden. Das ist Realsatire pur. Purer geht es gar nicht. MS/AO Auf welchem Niveau wird der CO₂-Aufschlag auf die Treibstoffpreise gedeckelt? Darüber berät der Nationalrat vermutlich im Frühling.

Wie sich Tanktourismus auf die CO₂-Bilanz auswirkt, hat der Bundesrat bereits beantwortet..