



SPEZIAL-NEWSLETTER FRÜHJAHRSSSESSION 2012

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir werden die Arbeit des neuen Parlaments sehr kritisch beobachten: Das haben wir nach unserer Aktion «Doppelte Autokosten – ohne mich!» und nach unseren Wahlempfehlungen versprochen. Und natürlich halten wir das ein. Deshalb haben Sie nun erstmals diesen «Mini-Newsletter» vor Augen, welchen wir in Zukunft immer vor den Sessionen der eidgenössischen Räte verschicken. Er weist auf konkret anstehende Fragen hin und legt diese gleichzeitig in den gesamtpolitischen Kontext. In den nächsten Newslettern werden wir uns auch nicht scheuen, die Vorgänge in Bern rückblickend zu kommentieren.



Max Nötzli
Präsident auto-schweiz

Klarheit ist uns auch beim eigenen Positionsbezug wichtig. Nicht nur bei grossen Punkten wie Kostentransparenz und der Entflechtung der Finanzströme. Lesen Sie hier auch, warum es zu viele Fussgängerstreifen gibt, und warum wir einen Tankstellenshop nicht halb geschlossen sehen wollen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!

PS: Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für die [Bekanntgabe der E-Mail-Adresse](#).

[Zum Seitenanfang](#)

Editorial

Routenplaner

Herausgeber

auto-schweiz
Vereinigung Schweizer
Automobil-Importeure
Postfach 5232
Mittelstrasse 32
CH-3001 Bern
T 031 306 65 65
F 031 306 65 60
info@auto-schweiz.ch

Rückfragen und
Auskünfte:
Andreas Burgener,
Direktor
Eduard Daetwyler,
Public Relations
Ruedi Blessing,
Technik
www.auto-schweiz.ch



ROUTENPLANER

Ungelöste Finanzierungsfragen als Hauptproblem

Ende Februar geht es richtig los mit Sachpolitik. In einer neuen Zusammensetzung nimmt das Parlament die Frühlingssession in Angriff. Kennzeichen der neuen Räte ist die gestärkte Mitte. In welche Richtung diese «neue Mitte» verkehrspolitisch lenken wird, werden wir genau beobachten müssen.



Es gibt keine Kostentransparenz

Sicher ist: In der 49. Legislatur stehen verkehrspolitisch wichtige Entscheidungen an. Über jeder Sachfrage – oder wollen wir sagen: über jedem Disput – schwebt drohend das ungelöste Hauptproblem: die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Hier werden die Weichen neu gestellt. Bundesrätin Leuthard, dieser diffusen Mitte zugehörig, ist nach ihrem Amtsantritt im neuen Departement leider auf dem Weg zu einer tatsächlichen Auslegeordnung steckengeblieben. Grund mag die verheerende VCS-Initiative für den öffentlichen Verkehr sein, die ihr im Nacken sitzt. Nun soll gesetzgeberisch weiter gewurstelt und gemischt werden nach dem Prinzip: Die Strasse deckt auch noch gleich die Kosten der Schiene. Dringend not täte aber eine Entflechtung der Finanzströme und Kostentransparenz. Stattdessen will man die Schiene weiterhin massiv subventionieren. Und zwar auf Kosten der Autofahrerinnen und Autofahrer. Mit anderen Worten: Der bundesrätliche FABI-Gegenvorschlag steht in wichtigen Punkten ebenso quer in der Landschaft wie die VCS-Initiative.

Es gibt zu viele Fussgängerstreifen

Im Ständerat steht ab Ende Februar die Differenzbereinigung von Via Sicura auf der Pendenzenliste. Das Handlungsprogramm soll für mehr Sicherheit im Strassenverkehr sorgen. Zu reden geben dürften hier die baulichen Vorgaben bei Fussgängerstreifen. Wenn der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Ausgestaltung der Fussgängerstreifen erlässt, so ist dies grundsätzlich zu bejahen. Allen Verbesserungen zum Trotz: Unbestritten ist, dass es zu viele Fussgängerstreifen gibt. Ein Umstand, der die Verkehrsteilnehmer dazu verleitet, weniger Vorsicht walten zu lassen. Der Fokus sollte hier verstärkt auf die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer gelegt werden. Für Diskussionsstoff im Rahmen der Via-Sicura-Diskussionen sorgen auch die Jüngsten. Noch immer muss geklärt werden, ab wann Kinder Velo fahren dürfen. Es stellt sich die Frage, ob es hier überhaupt eine Regelung braucht. Soll man diesen Entscheid nicht besser der elterlichen Eigenverantwortung überlassen?

In der kleinen Kammer sind noch Weiterungen des CO₂-Gesetzes abzuhandeln. Es geht formell noch darum, die Initiative «für ein gesundes Klima» abzulehnen. Das CO₂-Gesetz ist von beiden Räten als indirekter Gegenvorschlag zu dieser überrissenen Initiative gutgeheissen worden.

Strassengelder für den Strassenbau

Nicht traktandiert, aber zur Behandlung im Nationalrat bereit, ist die parlamentarische Initiative von Roberto Schmidt (CVP, VS). Die Initiative möchte den Reinertrag der Mineralölsteuer wieder verstärkt dem Strassenverkehr zukommen lassen. In konkreten Zahlen heisst das: 60 Prozent sollen dem Strassenverkehr zufließen und 40 Prozent in die Bundeskasse. Dies wäre eine Rückkehr zum eigentlichen Verteilschlüssel der Mineralölsteuererträge. Jährlich würde dies 300 Millionen Franken Mehreinnahmen für den Strassenverkehr bringen. Die Initiative hat ganz klar ihre Berechtigung. Das Strassennetz stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenze und muss dringend ausgebaut werden. Dies weiss auch der Bundesrat, der zur Geldbeschaffung ja den Preis der Vignette erhöhen will. Es ist einleuchtend, dass vorab das vorhandene Geld dem Bestimmungsort entsprechend verteilt wird, bevor man einmal mehr ins Portemonnaie der Autofahrer greift.

Dauerthema Gotthard

Für ebenso viel Gesprächsstoff wird dieses Jahr die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels sorgen. Noch immer scheiden sich die Geister an diesem Vorhaben, und wichtige Fragen stehen im Raum. Soll der Sicherheitsstollen zu einer zweiten Röhre ausgebaut werden? Kann auf eine zweite Röhre verzichtet und der alpenquerende Verkehr mit der Bahn abgewickelt werden? Wie finanziert man eine allfällige zweite Röhre? Soll der Bund im Sinne einer «Public-Private-Partnership» ein privates Unternehmen beauftragen, welches zur Finanzierung eine sogenannte Maut einfördern könnte? Klar ist: Wenn der Tunnel gesperrt wird, leidet der Kanton Tessin. Er wird von der Restschweiz abgeschnitten. Auch an einer Abwicklung des Gesamtverkehrs über die Schiene darf man erheblich zweifeln. Gut möglich also, dass bald zwei Röhren durch den Gotthard führen. Wünschenswert wäre das allemal, denn die Staus vor den Portalen werden sicher nicht kürzer.

In der Sondersession Anfang Mai steht dann das Anliegen des Genfer Nationalrats Christian Lüscher auf dem Programm. Seine parlamentarische Initiative will die Öffnungszeiten der Tankstellenshops liberalisieren. Ein Anliegen, das es zu unterstützen gilt. Denn gibt es etwas Absurderes, als einen Tankstellenshop, der zwar geöffnet ist, aber die Hälfte seines Sortimentes nicht verkaufen darf? Wir finden nein.

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)