

# Vorschau Frühjahrssession 2007

## Nationalrat

**Kontakte:**  
**NR Markus Hutter, via Parlament**  
**Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)**

**Inhaltsverzeichnis****Frühjahrssession 2007: 05. bis 23. März 2007****Nationalrat**

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
03.411	Pa.Iv. Giezendanner	Wiedenzulassung von Formel-1-Autorennen (22.03.07)
04.3062	Mo. SR (Pfisterer Thomas)	Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zum Wirtschaftswachstum (22.03.07)
04.3168	Mo. Fluri	Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zum Wirtschaftswachstum (22.03.07)
05.057	Bundesratsgeschäft	CO <sub>2</sub> -Gesetz. Umsetzung (Differenzen) (06.03.07)
05.3002	Po. KVR-NR	Vorwärts machen mit den Schwerverkehrskontrollzentren an der A2 (22.03.07)
05.3520	Mo. SR (Schmid-Sutter Carlo)	Überschreitung von Achslasten (22.03.07)
05.3762	Mo. Amstutz.	Liberalisierung gewerbsmässiger Personentransporte in Tourismusgebiete (22.03.07)
05.3814	Mo. SR (Hess Hans)	Liberalisierung gewerbsmässiger Personentransporte in Tourismusgebiete (22.03.07)
06.027	Bundesratsgeschäft	Investitionsbeiträge an Privatbahnen. Rahmenkredit für 2007-2010. Vorlage 2 (22.03.07)
06.035	Bundesratsgeschäft	Mineralölsteuergesetz. Änderung (Differenzen) (07.03.07)
06.091	Bundesratsgeschäft	Schwerverkehrsabgabegesetz. Änderung (behandlungsreifes Geschäft)
06.3085	Mo. SR (Schmid-Sutter Carlo)	Kein Transport- und Entsorgungsmonopol für Gewerbekehricht (22.03.07)
06.3421	Mo. SR (UREK-SR (05.3249))	Abgas- und Lärmtest für Motorräder und Motorfahräder (22.03.07)
	Parlamentarische Vorstösse zur Energie- und Klimapolitik	(21.03.07)

**03.411 Pa.IV. Giezendanner Wiedenzulassung von Formel-1-Autorennen**

Antrag: In der Schweiz sollen Formel-1-Autorennen grundsätzlich wieder zugelassen werden. Mit dieser Zulassung soll die Möglichkeit geschaffen werden, eine neue moderne Rennstrecke zu bauen.

Ziel: Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen gemäss Artikel 52 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

Beschluss NR: (22.09.04) Der Initiative wird mit 88 zu 75 Stimmen Folge gegeben.

Bericht KVF-NR: (22.11.05) Die Kommissionen legt einen Bericht und Erlassentwurf zur Änderung von Artikel 52 SVG vor. Öffentliche Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen und anderen motor- und radsportliche Veranstaltungen sollen wieder erlaubt sein. Sie brauchen jedoch eine Bewilligung.

Antrag BR: (01.02.06) Der Bundesrat will keine Formel-1-Rennen in der Schweiz. Autorennen stünden wegen der Geschwindigkeit und der Risikobereitschaft im Gegensatz zu den Zielen der Verkehrssicherheit. Zudem brächten sie einen höheren Schadstoffausstoss und Energieverbrauch. Die hohen Kosten für Bau und Betrieb stellten die Wirtschaftlichkeit von Rennstrecken in Frage.

Antrag KVF-NR: (13.02.06) Mit 12 zu acht Stimmen bei zwei Enthaltungen hält die Kommission am Vorschlag fest, Formel-1-Rennen in der Schweiz wieder zuzulassen.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, dem Antrag der KVF-NR zu folgen und das Verbot von Rundstreckenrennen aufzuheben.

Das grundsätzliche Verbot von Rundstreckenrennen für Motorfahrzeuge ist nicht mehr zeitgemäss. Das Verbot in Art. 52 SVG ist 1954 als Reaktion auf einen tragischen Unfall im französischen Le Mans entstanden, bei dem über 80 Personen ihr Leben verloren.

Die Sicherheit hat sich auf den Rennplätzen auf der ganzen Welt in den letzten 50 Jahren allerdings entscheidend verbessert. Im Gegenteil profitiert heute insbesondere die zivile Autoindustrie von den Fortschritten in der Sicherheitstechnologie im Formel-1-Geschäft.

Ein Formel-1-Rennen würde zudem direkt und indirekt doppelt wertvolle Arbeitsplätze schaffen. Nicht nur könnten Stellen im Hightech-Bereich generiert, sie könnten insbesondere auch in den strukturschwachen Randregionen angesiedelt werden. Die Schweiz könnte somit sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht profitieren.

Nicht zuletzt würde ein „Grosser Preis der Schweiz“ ein sportliches Grossereignis erster Güte darstellen und hätte damit einen positiven Einfluss auf die Marketingbemühungen des schweizerischen Tourismus.

**04.3062 Mo. SR (Pfisterer Thomas) Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zum Wirtschaftswachstum**

**04.3168 Mo. Fluri Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zum Wirtschaftswachstum**  
(identischer Wortlaut wie 04.3062; ohne Ziff. 6)

Antrag:

1. Der Bundesrat wird eingeladen, als Beitrag zum Wirtschaftswachstum die nötigen Verfassungs- und Gesetzesänderungen vorzuschlagen, damit die wichtigste Infrastruktur im ganzen Land als optimal abgestimmtes Gesamtsystem des Strassen- und Schienenverkehrs funktionsfähig bleibt oder wird.
2. Voraussetzung jeder Lösung ist eine Auslegeordnung über die bestehenden und voraussehbaren Finanzierungsbedürfnisse (Bau, Unterhalt, Betrieb) für die Neat sowie die Schiene im allgemeinen (FinöV, Verlagerungspolitik, Leistungsvereinbarung, usw.) mit Lösungsmöglichkeiten.
3. Unter dieser Voraussetzung soll der Infrastrukturauftrag in der Verfassung wie folgt lauten:
  - a) Die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene im Alpengebiet; ein zweiter Strassentunnel am Gotthard ist kein Thema;
  - b) die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der Engpässe auf Nationalstrassen;
  - c) die Beseitigung der Engpässe in den Agglomerationen des ganzen Landes auf Strassen und Schienen;
  - d) die Funktionsfähigkeit der Hauptstrassen in den Berg- und Randregionen.
4. Entsprechend soll für die Finanzierung die bisherige Zweckbindung der Benzingelder weiter gelten:
  - a) Die Mittelverwendung erfolgt über einen Fonds, ohne Verschuldung und Verzinsung zulasten der allgemeinen Bundeskasse. Die Vorschriften über die Schuldenbremse sind einzuhalten.
  - b) Die beim Bund buchhalterisch verzeichneten etwa 3,5 Milliarden Franken sind angemessen für diese verfassungsmässig festgelegten Aufgaben einzusetzen und mittelfristig abzubauen.
  - c) Strassen und Schiene in den Agglomerationen des ganzen Landes sind ebenfalls mit Benzingeldern zu modernisieren.
5. Das Gesetz – mit Referendumsvorbehalt – soll die Grundsätze der Mittelaufteilung regeln:
  - a) Es kann namentlich festlegen, dass z. B. mindestens 10 Prozent der Mittel für den Agglomerationsverkehr einzusetzen sind (z.B. etwa 170 Millionen Franken Startkapital und jährlich etwa 120 Millionen Franken);
  - b) genügend Mittel sind für die „übrigen Aufgaben“ nach der Bundesverfassung (Schutzbauten, Kantone im Allgemeinen, begrenzter Neat-Anteil, usw.) bereitzustellen.
6. Das Projekt Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben ist zu unterstützen:
  - a) Für den Erfolg im Abstimmungskampf ist es wichtig, wenn gute Aussicht auf die Finanzierung der Agglomerationsprojekte besteht, eben aus Benzingeldern.
  - b) Nach einer Annahme dieses Projektes ist die Verkehrsfinanzierung entsprechend anzupassen.

Ziel:

Mit den gleichlautenden Motionen soll nach der Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative für sichere und leistungsfähige Autobahnen (02.040) durch Volk und Stände zum Nutzen für das Land und als Beitrag zum Wirtschaftswachstum neue Bewegung in die Verkehrspoli-

tik gebracht werden, und zwar aufgrund der weitgehend unbestrittenen Grundsätzen und Zielen.

Stellungnahme BR: (08.09.04) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion SR (Pfisterer) und der Motion Fluri.

Beschluss SR: (29.09.04) Der Ständerat nimmt die Motion Pfisterer mit 29 zu neun Stimmen an.

Antrag KVF-NR: (08.01.07) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion Ständerat (Pfisterer) und die Motion Fluri abzulehnen.

Begründung: Am 6. Oktober 2006 haben National- wie auch Ständerat jeweils mit grossem Mehr das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds sowie den dazugehörigen Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds verabschiedet.

Das Inkrafttreten ist für den 1. Januar 2008 geplant. Damit verfügt der Bund nun über eine gesetzliche Grundlage und das entsprechende Finanzierungsinstrument, um die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung der Engpässe auf demselben, die Beseitigung von Engpässen im privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr voranzutreiben wie auch anstehende Arbeiten auf Hauptstrassen und in den Randregionen zu bewältigen.

Mit Blick auf diesen Infrastrukturfonds kommt die Kommission zum Schluss, dass die Anliegen der beiden gleichlautenden Motionen materiell erfüllt sind, und beantragt deshalb deren Ablehnung.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt aufgrund der Schaffung des Infrastrukturfonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (05.086) ebenfalls, die Motionen abzulehnen.

**05.057 Bundesratsgeschäft CO<sub>2</sub>-Gesetz. Umsetzung (Differenzen)**

- Vorhaben:** Auf Brennstoffen soll eine CO<sub>2</sub>-Abgabe von 35 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) erhoben werden. Nach Art. 7 Abs. 4 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes muss dieser Abgabesatz von der Bundesversammlung genehmigt werden.
- Die Einnahmen von rund 650 Millionen Franken pro Jahr werden der Bevölkerung gleichmässig über die Krankenversicherer und der Wirtschaft im Verhältnis zur AHV-Lohnsumme über die AHV-Ausgleichskassen zurückverteilt. Von der Abgabe stark betroffene Unternehmen können sich befreien lassen, wenn sie gegenüber dem Bund eine rechtlich verbindliche Verpflichtung zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen abschliessen.
- Der Bereich der Treibstoffe wird vorderhand von der CO<sub>2</sub>-Abgabe nicht erfasst; mit dem Klimarappen erhält die Privatwirtschaft eine vorerst bis 2007 befristete Chance, das Erreichen der Reduktionsziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen hinsichtlich der Zielperiode 2008-2012 nachzuweisen.
- Ziel:** Aufgrund des Kyoto-Protokolls hat sich die Schweiz verpflichtet, die Emissionen aus sechs Treibhausgasen bis zum Zeitraum 2008-2012 um acht Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Wichtigste gesetzliche Grundlage für die Umsetzung des Kyoto-Protokolls ist das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Darin sind die Reduktionsziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Energien verankert.
- Als subsidiäre Massnahme zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Ziele sieht das CO<sub>2</sub>-Gesetz die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe vor. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen soll einen wesentlichen Beitrag leisten, um die Ziele des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und des Kyoto-Protokolls zu erfüllen. Bis zum Jahr 2010 wird eine CO<sub>2</sub>-Reduktionswirkung von 0,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> erwartet.
- Beschluss NR:** (21.06.06) Der Nationalrat beschliesst die stufenweise Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe ab 2008 (ab 1. Januar 2008: 12 Fr./t CO<sub>2</sub>; ab 2009: 24 Fr./t CO<sub>2</sub>; ab 2010: 36 Fr./t CO<sub>2</sub>). Das Einsetzen von jährlich hundert Millionen Franken für die energetische Sanierung von Gebäuden lehnt die Grosse Kammer allerdings ab.
- Beschluss SR:** (14.12.06) Der Ständerat schliesst sich dem mehrstufigen Abgabemodell des Nationalrats an. Die Kleine Kammer hält explizit fest, dass auch Gaskombikraftwerke (GKK) ihre Emissionen vollumfänglich kompensieren müssen. Damit besteht eine Differenz zum Nationalrat.
- Antrag UREK-NR:** (17.01.07) Im Einklang mit dem Ständerat beschliesst die Kommission ohne Gegenstimme, dass GKK entweder die volle CO<sub>2</sub>-Abgabe entrichten oder ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen vollumfänglich kompensieren müssen. Bei einer Kompensation dürfen maximal 30 Prozent mit Emissionszertifikaten aus dem Ausland abgedeckt werden.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS unterstützt den Antrag der UREK-NR. In der Schweiz, wo Energieerzeugung bis zum heutigen Tag praktisch CO<sub>2</sub>-frei erfolgt, bedeutet die Installation von GKK einen klimapolitischen Rückschritt. GKK sollen grundsätzlich ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu hundert Prozent kompensieren.

**05.3002 Po. KVR-NR****Vorwärts machen mit den Schwerverkehrskontrollzentren an der A2**

- Antrag: Der Bundesrat wird eingeladen, alles zu unternehmen, damit die Schwerverkehrskontrollzentren an der A2 nördlich und südlich des Gotthardtunnels rasch und geografisch am richtigen Ort erstellt werden. Dabei ist Folgendes zu beachten:
1. Die beiden Kontrollzentren sind spätestens im Jahre 2007 in Betrieb zu nehmen.
  2. Der Standort des Zentrums im Norden des Gotthardtunnels ist so zu wählen, dass der Verkehr sowohl aus Richtung Luzern (A2) wie aus Richtung Arth-Goldau erfasst wird.
  3. Der Standort des Zentrums im Süden des Gotthardtunnels ist so zu wählen, dass der Verkehr sowohl in Richtung Gotthard (A2) wie in Richtung San Bernardino (A13) erfasst wird.
  4. Es ist keineswegs zwingend, dass die Kontrollzentren mit logistischen (Grossparkplatz, Reparaturwerkstätte) und gastronomischen (Motel, Restaurant) Angeboten kombiniert werden.
- Ziel: Beschleunigung des Verfahrens zur Einrichtung moderner Schwerverkehrskontrollzentren an der A2 bzw. A13.
- Antwort BR: (25.05.05) Der Bundesrat unterstützt die Stossrichtung des Postulates, beantragt jedoch dessen Ablehnung, weil er in einzelnen Punkten eine etwas differenziertere Haltung einnimmt.
- Der geforderte Zeitraum erscheint als unrealistisch. Der Planungsstand der verschiedenen Projekte ist derart unterschiedlich, dass die Gleichzeitigkeit der Inbetriebnahme der Zentren wohl nicht realisierbar ist.
- Dem Anliegen Ziffer 2 wird mit dem am 16. März 2005 gefallenen Standortentscheid zugunsten von Erstfeld entsprochen.
- Eine Kombianlage lässt sich südlich des Gotthards nur im Raum Bodio realisieren, nicht aber südlich der Verzweigung A2/A13.
- Der Bundesrat erachtet die Verknüpfung der Maxizentren an der A2 mit grossen Abstellflächen für die Bewirtschaftung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs durch den Gotthardstrassentunnel als unumgänglich.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt – nach Kenntnisnahme der Ausführungen des Bundesrats – die Ablehnung des Postulats.

**05.3520 Mo. Ständerat (Schmid-Sutter Carlo) Überschreitung von Achslasten**

- Antrag:** Der Bundesrat soll die erforderlichen Massnahmen ergreifen, gegebenenfalls Erlasse ändern und Weisungen erteilen, mit dem Ziel, die Überschreitung bestimmter Achslasten nur noch dann als Verkehrsregelverletzung zu behandeln, wenn ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination gleichzeitig auch das zulässige Gesamtgewicht (Gesamtgewicht nach Abzug der Geräte- und Messtoleranz) überschreitet. Eventuell ist in Betracht zu ziehen, die Achslast-Bestimmungen ersatzlos aufzuheben oder angemessene Toleranzen bei Überschreitung der Achslasten einzuführen.
- Ziel:** Verkehrsregeln sind so zu fassen, dass das Erkennen ihre Nichteinhaltung dem Fahrzeuglenker selber bei Aufwendung der gebotenen Sorgfalt möglich ist. Diese Erkennbarkeit fehlt bei der Überschreitung der Achslasten in offenkundiger Weise.
- Stellungnahme BR:** (02.12.05) Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Zum Schutz der Strasseninfrastruktur und zur Vermeidung hoher Investitionskosten sei die Festsetzung der höchstzulässigen Achslasten unabdingbar, so dass auch die ersatzlose Aufhebung der Achslastbestimmung nicht in Betracht gezogen werden könne. Die heutige Regelung (mit dem dreistufigen Sanktionssystem; Sicherheitsmarge 3%, Ordnungsbusse bei Überschreitung der Achslast bis 2% und Strafanzeige bei über 2%) berücksichtige die für Fahrzeugführende nicht immer einfache Erkennbarkeit der tatsächlichen Achslasten gebührend.
- Beschluss SR:** (15.12.05) Der Ständerat genehmigt die Motion mit 24 zu neun Stimmen.
- Antrag KVF-NR:** (11.09.06) Die Kommission beantragt mit 12 zu 7 Stimmen die Annahme der Motion.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Annahme der Motion.
- Achslasten variieren im Laufe einer Ausliefer- und Sammelfahrt aufgrund der Verschiebung des Fahrzeugschwerpunkts infolge Entladung, Beladung und den vorgeschriebenen Ladungssicherungsmassnahmen sowie bei Losegütern allein schon aufgrund von fahrphysikalischen Gegebenheiten laufend. Dies führt dazu, dass die tatsächliche Achslast eines Nutzfahrzeuges zu keinem Zeitpunkt zuverlässig vom Motorfahrzeuglenker bzw. von der Motorfahrzeuglenkerin bestimmt werden kann. Trotz dieser mangelnden Erkennbarkeit der Verkehrsregelverletzung wird schon bei geringfügigsten Verstössen gegen die Achslastvorschriften zu drakonischen Strafen geschritten. Das ist ungerecht, rechtsstaatlich nicht akzeptabel und muss geändert werden.

- 05.3762 Mo. Amstutz Liberalisierung gewerbsmässiger Personen-transporte in Tourismusgebiete**
- 05.3814 Mo. Ständerat (Hess Hans) Liberalisierung gewerbsmässiger Personen-transporte in Tourismusgebiete**

Antrag: Die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) soll umgehend angepasst werden, damit gewerbsmässige Personentransporte zwischen den schweizerischen Flughäfen und den Tourismusgebieten auch in der bevorstehenden Wintersaison möglich sind.

Ziel: Es soll eine gewisse Liberalisierung für diese volkswirtschaftlich bedeutenden Transporte erreicht werden.

Antwort BR: (15.02.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motionen.  
Die heute geltenden Bestimmungen des Personenbeförderungsrechtes sind sehr eng gefasst und in der Anwendung kompliziert. Eine Überprüfung der Rechtsgrundlagen zur Erteilung von Personenbeförderungskonzessionen ist demzufolge sinnvoll. Sollte diese Überprüfung ergeben, dass entsprechende Anpassungen erforderlich wären, so könnten diese auf Verordnungsstufe vorgenommen werden. Ziel wäre dann eine Inkraftsetzung im Hinblick auf die Wintersaison 2006/07.

Beschluss SR: (16.03.06) Der Ständerat nimmt die Motion Hess Hans an.

Antrag KVF-NR: (11.09.06) Die Kommission beantragt mit 13 zu sieben Stimmen die Annahme der Motion Hess Hans.

Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Motion ebenfalls zur Annahme.

Die Zahl der mit Flugzeugen in die Schweiz reisenden Gäste hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Auch in der Wintersaison bringen Charter-Flüge zahlreiche Gäste in die Schweiz, die in den verschiedenen Tourismusregionen unserer Berggebiete ihre Ferien verbringen. Ihre Weiterreise von den verschiedenen Flughäfen in die Tourismusgebiete wurde bisher saisonal teilweise mit Cars oder Kleinbussen sichergestellt, da eine verhältnismässige Anreise mit dem öffentlichen Verkehr meistens nicht möglich ist.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat es abgelehnt, für die Personenbeförderung zwischen dem Flughafen Kloten und verschiedenen Standorten in den Kantonen Bern und Graubünden eine generelle und umfassende Bewilligung (gemäss Konzessionsbestimmungen der VPK) für diesen gewerbsmässigen Transport von Tourismuskästen zu erteilen, da die geltenden gesetzlichen Bestimmungen dies nicht zulassen würden. Hingegen erteilte der Regierungsrat eine kantonale Bewilligung für gewerbliche Personentransporte in den Randstunden.

Damit können die Gäste aber nicht umfassend wie bisher in besagte Tourismusdestinationen befördert werden, da viele Charter-Flüge am Samstagmorgen ankommen. Für die genannten Tourismusregionen besteht die Gefahr, dass sie ein wichtiges Gästesegment verlieren.

**06.027 Bundesratsgeschäft****Investitionsbeiträge an Privatbahnen. Rahmenkredit für 2007-2010. Vorlage 2**

- Vorhaben:** **Bundesbeschluss über den 9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen (KTU) für die Jahre 2007-2010 (Vorlage 1)** – Die Vorlage wurde bereits an der Herbstsession 2006 in Flims von beiden Räten verabschiedet.
- Bundesbeschluss über die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen (Vorlage 2)** – Die Investitionsfinanzierung bei der BLS bedarf einer Anpassung an einheitliche Grundsätze. Deshalb sollen die der BLS Lötschbergbahn AG für den Ausbau der Bergstrecke auf Doppelspur vor 30 Jahren gewährten verzinslichen und rückzahlbaren Darlehen in der Höhe von rund 800 Millionen Franken in unverzinsliche und bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt werden. Die BLS ist nicht in der Lage, die Darlehen zu verzinsen und zurückzuzahlen, wie dies ursprünglich angenommen worden war.
- Ziel:** Mit der Umwandlung des bisherigen Darlehens in ein unverzinsliches und nur bedingt rückzahlbares Darlehen soll der Weg zur Gründung einer Infrastrukturgesellschaft eigens für den Lötschberg-Basistunnel freigemacht werden. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Bund die Mehrheit an der Infrastrukturgesellschaft übernehmen kann, um so seinen Einfluss auf die Bauten von nationaler Bedeutung (hier der Lötschberg-Basistunnel), welche er weitgehend finanziert hat, zu sichern.
- Beschluss SR:** (21.06.06) Der Ständerat stimmt mit 28 zu 0 Stimmen der Umwandlung von verzinslichen und rückzahlbaren Darlehen an die BLS in unverzinsliche und nur bedingt rückzahlbare Darlehen zu – allerdings mit der Auflage, dass der Bund auch künftig Eigner des Lötschberg-Basistunnels bleibt und das Eigentum des Bundes an der Infrastruktur genügend gesichert wird.
- Antrag KVF-NR:** (14.11.06) Gestützt auf einen Zusatzbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird der Vorlage 2, welche die Umwandlung des Baukredites in Aktienkapital der BLS AG ermöglichen soll, mit 18 zu 0 Stimmen, bei 5 Enthaltungen, genehmigt.
- Kommentar:** Der Verzicht auf Verzinsung und Rückzahlung des Bundesdarlehens an die BLS Lötschbergbahn ist ein Paradebeispiel dafür, auf welchen unrealistischen Annahmen die Wirtschaftlichkeitsrechnungen beim Schienenverkehr beruhen und wie dadurch dem Parlament, aber auch dem Souverän, Sand in die Augen gestreut wird, um Subventionen zu ergattern.
- In der Botschaft des Bundesrats über den Ausbau der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn auf Doppelspur vom 4. Februar 1976 wurde der Zeitpunkt, in welchem die Mehrerträge aus dem Doppelspurausbau der Lötschbergstrecke die Mehraufwendungen (einschl. 6% Zins) übersteigen würden, auf den Beginn der neunziger Jahre vorausgesagt. Bis zur Jahrhundertwende sollten die anfänglichen Verluste kompensiert sein. Von diesem Zeitpunkt an sei mit jährlich wachsenden Reingewinnen zu rechnen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> BBI 1976 I 612

**06.035 Bundesratsgeschäft Mineralölsteuergesetz. Änderung (Differenzen)**

- Vorhaben:** Reduktion der Steuer auf Erd- und Flüssiggas um 40 Rappen je Liter Benzinäquivalent sowie eine vollständige Steuerbefreiung des Biogases und der anderen Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen.
- Ziel:** Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Luftschadstoffbelastung im Strassenverkehr sollen substantiell verringert und damit ein wichtiger Beitrag zur Schliessung der Ziellücke gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz geleistet werden. Ausserdem soll ein Anreiz geschaffen werden, um die Nachfrage nach umweltschonenden Treibstoffen zu erhöhen.
- Beschluss NR:** (05.10.06) Zustimmung, u.a. auch zum Antrag seiner Kommission, wonach die steuerbefreiten Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen vom Bundesrat bezeichnet und Treibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen der Europäischen Union (EU) bevorzugt werden müssen.
- Beschluss SR:** (11.12.06) Der Ständerat beschliesst, auf Flüssiggas lediglich eine Steuerreduktion um 20 Rappen je Liter Benzinäquivalent vorzunehmen. Bei der Steuerbefreiung von einheimischen Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen gibt die Kleine Kammer dem Bundesrat die Kompetenz, unter Berücksichtigung des inländischen Angebots die steuerbefreit importierbare Treibstoffmenge aus erneuerbaren Rohstoffen festzulegen.
- Antrag UREK-NR:** (15.12.06) Die Mehrheit der Kommission will an der Version von Bundesrat und Nationalrat festhalten: Erd- und Flüssiggas sollen die gleiche Steuerreduktion erfahren (40 Rappen je Liter Benzinäquivalent).
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS unterstützt alle Anträge der UREK-NR. Nachfolgend unsere Bemerkungen zu den verbleibenden Differenzen:
- Steuer auf Erdgas und Flüssiggas (Art. 12a):* Flüssiggas und Erdgas unterscheiden sich weder bezüglich CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial noch bezüglich Schadstoffemissionen wesentlich voneinander. Die Halbierung der Steuerbegünstigung für Flüssiggas ist daher nicht gerechtfertigt.
- Umfang der Steuerbefreiung (Art. 12b):* **strasseschweiz** empfiehlt, dem Ständerat sowie der UREK-NR zu folgen.
- Beimischungspflicht (Art. 12b Abs. 2bis):* Die Einführung einer Beimischungspflicht entspricht nicht dem vorgesehenen Fördermechanismus und würde das System überregulieren. In einem ungesättigten Markt hätte dieses Vorgehen eine zusätzliche, in ihrem Ausmass nur schwer abschätz- und kontrollierbare Preis treibende Wirkung.
- Umwelt- und Sozialverträglichkeit (Art. 12b Abs. 3)* – Zwar können Mindestanforderungen an den Nachweis einer positiven ökologischen Gesamtbilanz sowie sozial annehmbarer Produktionsbedingungen nachvollzogen werden, allerdings stellt sich die Frage, wie und auf welcher Stufe des Handels diese Aspekte sicherzustellen sind. Einfacher und effizienter wäre es, solche Nachweise am Anfang der Versorgungskette auf Stufe Landwirtschaft und Biotreibstoffproduzenten zu gewährleisten und nicht am Ende der Versorgungskette auf Stufe Importeur.

**06.091 Bundesratsgeschäft Schwerverkehrsabgabegesetz. Änderung**

- Vorhaben:** Um das Erhebungs- und Bezugsverfahren zu verbessern, will der Bundesrat in der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) Massnahmen zur Bekämpfung gegen säumige Zahler einführen. Dafür ist allerdings zunächst die Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) notwendig. Insbesondere fehlt die gesetzliche Grundlage für den Einzug von Kontrollschilder oder Fahrzeugausweis bei Verfehlungen gegen die Obliegenheiten wie Einbau und Reparatur des Erfassungsgeräts sowie Bezahlung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).  
Der Bundesrat möchte ferner die bestehenden Massnahmen verstärken. Zudem ist die Rechtmässigkeit bestimmter Verfahren beanstandet worden.
- Ziel:** Gewisse administrative Abläufe und Verfahren im Zusammenhang mit der LSVA sollen effizienter gestaltet und durchgesetzt werden.
- Antrag KVF-NR:** (30.01.07) Die Kommission heisst die SVAG-Revision einstimmig gut.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der SVAG-Revision grundsätzlich einverstanden. Im Vordergrund steht das Bestreben, Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Branche durch zahlungsunwillige Transportunternehmer zu vermeiden.  
Im Jahr 2005 sind dem Staat rund zehn Millionen Franken durch das Verhalten zahlungsunwilliger inländischer Transportunternehmen entgangen. Trotz klarer Verurteilung jener, welche die LSVA-Steuer prellen, und bei allem Verständnis dafür, dass der Bund diesbezüglich einen Riegel schieben will, scheint es **strasseschweiz** wichtig, die Verhältnismässigkeit nicht aus den Augen zu verlieren: Mit Blick auf die LSVA-Gesamteinnahmen, die im Jahr 2005 rund 1'230 Millionen Franken betragen, handelt es sich bei den besagten zehn Millionen Franken an entstandenen Schaden um lediglich gut 0,8 Prozent aller Einnahmen.

**06.3085 Mo. SR (Schmid-Sutter Carlo) Kein Transport- und Entsorgungsmonopol für Gewerbekehricht**

- Antrag:** Der Bundesrat soll die notwendigen Anpassungen vornehmen, um das zurzeit herrschende Staats- bzw. Gemeindemonopol bei Transport und Entsorgung von so genanntem nicht spezifischem Gewerbekehricht aufzuheben bzw. den Wettbewerb wieder herzustellen. Insbesondere ist die Technische Verordnung über Abfälle (TVA) dahingehend anzupassen, dass betriebsspezifische und auch nicht betriebsspezifische Abfälle aus Industrie-, Gewerbe-, Dienstleistungs- und Verwaltungsbetrieben nicht als Siedlungsabfälle gelten – vor allem nicht betriebsspezifische Abfälle, solange und soweit sie im Betrieb sortenrein bereitgestellt werden oder zur Herstellung der Sortenreinheit einer betriebsexternen Sortieranlage zugeführt werden.
- Ziel:** Wiederherstellung des Wettbewerbs bei Transport und Entsorgung von nicht spezifischem Gewerbekehricht.
- Stellungnahme BR:** (24.05.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Ökologisch betrachtet spielt es prinzipiell keine Rolle, ob Industrie- und Gewerbeabfälle von einem Betrieb selber oder von Dritten sortiert würden. Eine Anpassung der Technischen Verordnung über Abfälle (TVS; SR 814.600) ist vorgesehen. Diese umfasst u.a. auch eine Neuregelung der Abfallentsorgungsdienste.
- Beschluss SR:** (21.06.06) Der Ständerat nimmt die Motion an.
- Antrag UREK-NR:** (17.01.07) Die Kommission genehmigt die Motion mit 14 zu sechs Stimmen bei zwei Enthaltungen.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Motion ebenfalls zur Annahme.
- Die starre Monopolisierung bei der Entsorgung von nichtspezifischem Gewerbekehricht ist störend. Es verhindert in vielen Fällen, dass nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten abtransportiert und entsorgt wird. Bestehende ökonomische und ökologisch sinnvolle Lösungen der Privatwirtschaft bei der Entsorgung ihrer eigenen Abfälle werden unterbunden.
- Die öffentliche Hand, die häufig um die Strukturhaltung ihrer Betriebe besorgt ist, zeigt oftmals wenig Interesse, Synergien mit vorhandenen privaten Dienstleistenden zu nutzen, damit die Umwelt so wenig wie möglich belastet wird und Kosten zugunsten der Allgemeinheit eingespart werden können.

**06.3421 Mo. SR (UREK-SR(05.3249)) Abgas- und Lärmtest für Motorräder und Motorfahräder**

- Antrag: Der Bundesrat soll folgende Massnahmen umzusetzen:
1. Einführung eines Abgas- und Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder.
  2. Entwicklung einer zuverlässigen „Umweltetikette“ für Motorräder und Motorfahräder. Damit erhalten einerseits die Konsumenten genügend Informationen für die Auswahl des Fahrzeugs und die Kantone andererseits eine Grundlage, um die kantonale Steuer nach Umweltbelastung abzustufen.
- Ziel: Die „Umweltetikette“ soll es den Kantonen ermöglichen, die Besteuerung der betreffenden Fahrzeuge nach Umweltbelastung abzustufen. Gleichzeitig soll die Etikette die Konsumenten über die Umweltfreundlichkeit der verschiedenen Fahrzeuge informieren.
- Antwort BR: (22.09.06) Der Bundesrat beantragt, die Motion anzunehmen.
1. Im Unterschied zu den Motorwagen werden Motorräder und Motorfahräder derzeit nicht regelmässig auf die Einhaltung der Abgas- und Lärmvorschriften überprüft. Der Bundesrat ist bereit, die nötigen Abklärungen zur Einführung einer systematischen Kontrolle der Abgas- und Geräuschemissionen für Motorräder und Motorfahräder vorzunehmen und entsprechende Vorbereitungsarbeiten zu veranlassen.
  2. Der Bundesrat hat im Juni 2006 einen Aktionsplan mit 14 Massnahmen zur Bekämpfung von Feinstaub beschlossen. Eine vom UVEK erarbeitete Massnahme beinhaltet ein Kriterienset für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge. Für leichte Motorwagen (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) wird ein Set von Kriterien erstellt, das sich auf den Treibstoffverbrauch sowie die ökologische und gesundheitliche Bedeutung der Emissionen dieser Fahrzeuge bezieht. Dies erlaubt den Akteuren, energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge zu kaufen bzw. zu fördern. Wenn das Kriterienset für Motorwagen erfolgreich angewendet wird, kann ein ähnliches Kriterienset auch für Motorräder und Motorfahräder erarbeitet werden.
- Beschluss SR: (05.10.06) Der Ständerat nimmt die Motion an.
- Antrag UREK-NR: (17.01.07) Die Kommission heisst die Motion mit 17 zu fünf Stimmen gut. Mit systematischen Kontrollen sollen die Abgas- und Lärmvorschriften besser durchgesetzt werden. Die Umweltetikette soll die Konsumenten beim Kauf mit zusätzlichen Informationen für eine ökologisch optimale Auswahl des Fahrzeugs unterstützen und den Kantonen ermöglichen, die kantonale Steuer nach Umweltbelastung abzustufen.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Motion ebenfalls zur Annahme.

## Parlamentarische Vorstösse zur Energie- und Klimapolitik

### strasseschweiz zum Thema „Klimawandel und Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen“

1. Es wird festgestellt, dass die menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen rund zwei bis drei Prozent aller Treibhausgase ausmachen. Mit 0,2 Prozent der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen trägt die Schweiz nur unwesentlich zum Klimawandel bei. - Trotzdem befürwortet **strasseschweiz** die Anstrengungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Strassenverkehrsverbände stehen hinter den Zielen der Schweiz zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäss Kyoto-Protokoll (-8% gegenüber 1990) und gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz (-10% gegenüber 1990).
2. Es wird festgestellt, dass in der Schweiz rund ein Drittel der menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Verbrauch von fossilen Energien durch den motorisierten Verkehr zurückzuführen sind. **strasseschweiz** unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Im Vordergrund stehen freiwillige Massnahmen sowie insbesondere die technischen Massnahmen.
3. Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO<sub>2</sub>-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs,). Mit diesen Massnahmen sind bereits gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können.
4. Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber.
5. **strasseschweiz** unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.
6. Die flüssige, gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Drittel. **strasseschweiz** erwartet von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fliessenden Verkehr (z.B. Beseitigung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder der Schwellen).