

Vorschau Frühjahrssession 2008

Nationalrat

Kontakte:

NR Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis**Frühjahrssession 2008: 03. bis 20. März 2008****Nationalrat**

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
04.310	Kt.Iv. Aargau	Konkretisierung des Verbandsbeschwerderechts hinsichtlich Verantwortlichkeit, Finanzierung und Verfahrensordnung (11./12.03.08) Zustimmung
04.421	Pa.Iv. Schibli	Verbandsbeschwerderecht. Hemmschuh (Aufhebung des Verbandsbeschwerderechts) (11./12.03.08) Zustimmung
05.028	Bundesratsgeschäft	Bahnreform 2. Zusatzbotschaft (Entwürfe 8,9) (Sicherheitsdienst der Transportunternehmen; Angleichungen und Systematisierung rechtlicher und finanztechnischer Standards unter Bahnen) (10./11.03.08) Zustimmung
06.304	Kt.Iv. Zürich	Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts (behandlungsreifes Geschäft) Zustimmung
06.3014	Mo. UREK-NR	Partikelfilterobligatorium für Dieselmotoren (19.03.08) Ablehnung
07.046	Eidg. Volksinitiative	„Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!“ (Ausschluss Verbandsbeschwerde bei Beschlüssen aus Volksabstimmungen od. Parlamenten) (11./12.03.08) Zustimmung
07.066	Bundesratsgeschäft	Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung Artikel 86 BV (Verwendung der Kerosinsteuer für Luftfahrt) (19.03.08) Zustimmung
07.073	Bundesratsgeschäft	Verkehrshaus der Schweiz. Finanzhilfe 2008-2011 (05.03.08) Zustimmung
07.079	Bundesratsgeschäft	Strassenverkehrsgesetz. Änderung (Entzug Führerschein im Inland bei Verkehrsregelverletzung im Ausland) (10.03.08) Zustimmung
07.403	Pa.Iv. Bernhardsgrütter	Klimaschutzwochenende mit einem autofreien Sonntag (behandlungsreifes Geschäft) Ablehnung
07.441	Pa.Iv. Zisyadis	Keine diskriminierenden Autoversicherungsprämien aufgrund der Nationalität (behandlungsreifes Geschäft) Ablehnung
07.3418	Mo. Hofmann Hans	Anpassung der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (rasche Umsetzung der Pa.Iv. Hofmann betr. UVP und Missbräuche Verbandsbeschwerden) (11./12.03.08) Zustimmung
07.3560	Mo. UREK-NR	Erhöhung der Energieeffizienz. Änderung von Artikel 8 des Energiegesetzes (19.03.08) Ablehnung

04.310 Kt.lv. Aargau**Konkretisierung des Verbandsbeschwerderechts hinsichtlich Verantwortlichkeit, Finanzierung und Verfahrensordnung**

Antrag: Konkretisierung der Legitimationsvoraussetzungen, der Rechenschaftspflicht und der Finanzierung der Organisationen, die in den Bereichen Natur- und Heimatschutz sowie Umweltschutz beschwerdeberechtigt sind. Änderung der Verfahrensordnung hinsichtlich Missbrauchsbekämpfung.

Ziel: Die Standesinitiative verfolgt insbesondere die nachstehenden Anliegen (Auswahl):

- Jährliche öffentliche Rechenschaftsablage über den Gebrauch des Einsprache- und Beschwerderechtes.
- Beschränkung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf das zwingend Notwendige und auf jene Umweltbereiche, die durch das Vorhaben tangiert werden.
- UVP-Pflicht für zonenkonforme Bauten in einer rechtskräftigen Bauzone nur in gewichtigen Ausnahmefällen.
- Ausschluss der Verbandsbeschwerden bei Projekten, zu denen rechtskräftige Volksentscheide (eventualiter: Parlamentsentscheide evtl. mit qualifiziertem Mehr) vorliegen.
- Ausschluss von Einwänden, die nicht bereits im Vorverfahren vorgebracht worden sind.
- Beschränkung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden, soweit durch die Bauausführung der Umwelt nicht ein nicht wieder gut zu machender Schaden zugefügt wird.
- Beteiligung der Verbände an den Verfahrenskosten.
- Verbot von Privatbussen und von Freikäufen.

Antrag RK-SR: (06.11.07) Die Kommission gibt der Standesinitiative mit Stichtenscheid des Präsidenten Folge.

Antrag RK-NR: (15.02.08) Mit 14 zu neun Stimmen bei vier Enthaltungen gibt die Kommission der Standesinitiative Folge.

Kommentar: Falls es nicht möglich ist, das Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen aufzuheben (Pa.lv. Schibli 04.421), drängen sich weitere Korrekturen am Verbandsbeschwerderecht auf.

So fehlt namentlich eine Einschränkung im Sinne der Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – mehr Wachstum für die Schweiz!“ (07.046). Die vorliegende Initiative kommt dieser Forderung entgegen und enthält zusätzliche Vorschläge, wie einer faktischen Ausserkraftsetzung des Mehrheitswillens durch ökologisch begründete Blockaden entgegen gewirkt werden kann. Denn nicht jeder erzwungene Verzicht auf einen Parkplatz ist ein ökologischer Fortschritt und nicht jeder Schwellenwert gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein Indikator für die Umweltbelastung.

Auch **strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben.

04.421 Pa.Iv. Schibli Verbandsbeschwerderecht. Hemmschuh

Antrag: Es sind die entsprechenden Gesetzesänderungen vorzunehmen, um das in den verschiedenen Spezialgesetzen zuerkannte Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen aufzuheben.

Ziel: Aufhebung des Verbandsbeschwerderechts.

Antrag RK-N: (15.02.08) Die Kommission beantragt mit 17 zu acht Stimmen, der Pa.Iv. keine Folge zu geben.

Kommentar: Das Verbandsbeschwerderecht wurde seinerzeit mit dem eidg. Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 eingeführt, weil damals die Umweltgesetzgebung, die Raumplanung und die Ressourcen der Verwaltung in diesen Bereichen nicht ausreichten. Heute trifft das nicht mehr zu. In den letzten 15 Jahren hat sich die Gesetzgebung in den Bereichen Umwelt-, Natur- und Heimatschutz konsequent weiterentwickelt. Auch in den Kantonen geniessen diese Staatsaufgaben einen hohen Stellenwert; entsprechend intensiv und durchdringend ist der Gesetzesvollzug in diesen Bereichen.

Somit entfallen die Gründe, die bei der Rechtsdurchsetzung der ökologischen Anliegen eine Sonderbehandlung rechtfertigen würden. Das Verbandsbeschwerderecht der Umweltverbände verkommt zunehmend zu einem Misstrauensvotum gegenüber dem Staat, seinen Gesetzen und vor allem seinen Behörden, die über den Vollzug der Gesetze wachen. Es ist entbehrlich geworden.

In diesem Sinne unterstützt **strasseschweiz** die vorliegende Initiative und empfiehlt deren Befürwortung.

Andernfalls müssten heute Überlegungen angestellt werden, wie aus Gründen der Gleichbehandlung der Interessen im Sinne der Nachhaltigkeit nebst den Umweltanliegen künftig auch die gesellschaftlichen und die wirtschaftlichen Anliegen bei der Beurteilung von Projekten in das Verfahren eingebracht werden können. Dies könnte z.B. heissen, dass nicht nur die Umweltorganisationen, sondern auch andere Verbände wie etwa die Verbände des Motorfahrzeugverkehrs vor Gericht zugelassen werden, wenn es um ein Projekt des Strassenverkehrs oder der Individuellen Mobilität geht. Immerhin kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass die Verwaltung oder die Behörden die Anliegen der Wirtschaft und der Gesellschaft selbstredend vertreten und diese deshalb nicht besonders geschützt werden müssen.

05.028 Bundesratsgeschäft**Bahnreform 2. Zusatzbotschaft
(Entwürfe 8 und 9)**

- Vorhaben:** Mit dem Zusatzbericht vom 9. März 2007 hat der Bundesrat die ersten Teile der überarbeiteten Bahnreform 2 (05.028), welche das Parlament 2005 zurückgewiesen hat, erneut vorgelegt.
- Die Vorlage umfasst die wenig bestrittenen Elemente, namentlich die Revision des Sicherheitsdienstes (Entwurf Nr. 8), die Gleichstellung der Transportunternehmungen sowie die Weiterentwicklung früherer Reformen (Entwurf Nr. 9). Im gleichen Zug werden die Erlasse des öffentlichen Verkehrs systematischer geordnet, indem für jeden der Bereiche Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr jeweils ein eigenes Gesetz geschaffen wird.
- Ziel:** Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems.
- Antrag KVF-NR:** (21.08.07 / 16.10.07) Im Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (BGST) ist die Kommission mit 12 zu sieben Stimmen bei drei Enthaltungen dem Antrag des Bundesrats gefolgt, wonach sich die Aufgaben der Sicherheitsorgane der Transportunternehmen auf die Wahrung der Sicherheit der Reisenden und der transportierten Güter beschränken und somit keine Vollpolizei eingeführt werden soll. Der Sicherheitsdienst kann hingegen Personen anhalten, kontrollieren und weg weisen. Gegenstände konfiszieren und Personen der Polizei übergeben dürfen hingegen nur Angehörige der Transportpolizei, die von den kantonalen Behörden amtlich in Pflicht genommen werden.
- Weiter hat die Kommission beschlossen, dass die Transportunternehmen die Sicherheitsaufgaben privaten oder halbprivaten Organisationen übertragen dürfen. Die Bewaffnung regelt der Bundesrat. Die Übertragung voller polizeilicher Kompetenzen auf die Sicherheitsorgane lehnte die Kommission ab.
- Mit 12 zu zehn Stimmen hiess die KVF die Aufbewahrung von Überwachungsdaten während hundert Tagen gut. Die Minderheit beantragt eine Verkürzung auf 30 Tage.
- Im Einklang mit dem Bundesrat entschied die Kommission, dass die konzessionierten Transportunternehmen bei genügenden Reserven über ihren Gewinn frei verfügen können. Die Vorlage bringt insbesondere auch die Gleichbehandlung der Privatbahnen mit der SBB bei Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, den Anträgen der KVF-NR zu folgen.

06.304 Kt.lv. Zürich**Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts**

- Antrag: Die Standesinitiative verlangt eine vollständige Neuausrichtung des Verbandsbeschwerderechts in Art. 55 des Umweltschutzgesetzes (USG) und Art. 12 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG), insbesondere:
- die Optimierung und Beschleunigung des Verfahrens durch kürzere Fristen.
 - Kostenbeteiligung der Verbände an den Verfahrenskosten und Zusprennung von Parteienentschädigungen an die Gegenpartei.
 - Verbot von Direktzahlungen und von Kompensationszahlungen an den beschwerdeführenden Verband.
 - jährliche öffentliche Rechenschaftsablage über den Gebrauch des Einsprache- und Beschwerderechts; jährliche Offenlegung der verbandsinternen Willensbildung im Rahmen der Ausübung des Beschwerderechts.
 - Möglichkeit zum Ausschluss von Organisationen vom Recht der Verbandsbeschwerde (Sanktionsmöglichkeit).
 - Nachweis durch die beschwerdeführende Organisation, dass die Umwelt und die Natur im konkreten Fall so stark betroffen sind, dass die Einhaltung der Gesetzgebung nur mit spezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann; Anhebung der Schwellenwerte für die UVP.
 - Ausschluss der Verbandsbeschwerde bei Projekten und Planungen beim Vorliegen von rechtskräftigen Volks- und Parlamentsentscheiden.
- Ziel: Die Standesinitiative will erreichen, dass mit dem Instrument der Verbandsbeschwerde der ökologische Fortschritt tatsächlich zielkonform wirkt. Zudem soll der Fokus (nebst der Umwelt) auch auf die sozialen und ökonomischen Auswirkungen einer Planung oder eines Projekts gerichtet werden. Schliesslich will die Standesinitiative den Konflikt zwischen den demokratischen Institutionen und dem Beschwerderecht einzelner Verbände einer Lösung zuführen.
- Antrag RK-SR: (16.10.07) Die Kommission beantragt mit sechs zu fünf Stimmen, der Standesinitiative keine Folge zu geben.
- Antrag RK-NR: (ausstehend)
- Kommentar: Falls es nicht möglich ist, das Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen aufzuheben (Pa.lv. Schibli 04.421), drängen sich weitere Korrekturen am Verbandsbeschwerderecht auf.
- So fehlt namentlich eine Einschränkung im Sinne der Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – mehr Wachstum für die Schweiz!“ (07.046). Die Standesinitiative kommt dieser Forderung entgegen und enthält zusätzliche Vorschläge, wie einer faktischen Ausserkraftsetzung des Mehrheitswillens durch ökologisch begründete Blockaden entgegen gewirkt werden kann. Denn nicht jeder erzwungene Verzicht auf einen Parkplatz ist ein ökologischer Fortschritt und nicht jeder Schwellenwert gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein Indikator für die Umweltbelastung.
- strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben.

06.3014 Mo. UREK-NR**Partikelfilterobligatorium für Dieselmotoren**

- Antrag:** Der Bundesrat wird aufgefordert, eine Filterpflicht für neue Dieselfahrzeuge einzuführen und die Umrüstung von Dieselfahrzeugen, die bereits im Einsatz stehen, mit einer Übergangsfrist einzuleiten, wenn es technisch möglich und sinnvoll ist.
- Ziel:** Alle Diesel-Personenwagen sollen so rasch wie möglich mit Partikelfiltern ausgerüstet werden.
- Stellungnahme BR:** (25.10.06) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Das UVEK hat einen Aktionsplan erarbeitet, welcher eine nachhaltige Reduktion des Feinstaubes und insbesondere auch des Dieselmotors zum Ziel hat. Für neun Massnahmen dieses Aktionsplanes ist das UVEK federführend. Sie befinden sich seit Januar 2006 in der konkreten Ausarbeitung. Die übrigen fünf Massnahmen liegen im Kompetenzbereich mehrerer Departemente und sind im Juni 2006 vom Bundesrat verabschiedet worden. Das von der Motionärin vorgebrachte Anliegen wurde geprüft und teilweise in den Aktionsplan Feinstaub übernommen: Die gegenüber der EU vorzeitige Einführung strengerer Partikelgrenzwerte für neue Dieselpersonen- und Lieferwagen, Kleinbusse sowie Traktoren wurde in einem ersten Schritt im August 2006 bei der WTO und der EU/Efta notifiziert.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung der Motion. Praktisch alle Dieselmotoren sind heute mit einem Partikelfilter ausgerüstet auf dem Markt erhältlich. Seit 2006 hält die Filtertechnologie in der Schweiz verbreitet Einzug in die Angebotspalette der Dieselfahrzeuge. Der Markt verlangt aktuell nahezu ausschliesslich nur noch Dieselmotoren mit eingebautem Partikelfilter. Von den 284'674 im Jahr 2007 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen hatten 92'566 oder 32,5 Prozent (2006 = 30,0 %) einen sparsamen und effizienten Dieselmotor. Davon sind fast 85 Prozent mit einem Partikelfilter ausgerüstet.
- Das Parlament der Europäischen Union (EU) hat am 13. Dezember 2006 eine Verordnung angenommen, welche die Emissionsgrenzwerte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge verschärft. Mit diesem Beschluss wird eine neue Euro-5-Norm eingeführt, die per 1. September 2009 für alle in der EU verkauften neuen Fahrzeuge die seit Anfang 2005 geltende Euro-4-Norm ablösen wird. Euro 5 reduziert den Grenzwert für den Partikelausstoss von Dieselmotoren um 80 Prozent auf fünf Milligramm pro Kilometer (mg/km), womit Partikelfilter in den neuen Dieselmotoren ab September 2009 unumgänglich werden. Neufahrzeuge bestehender Dieselmotoren müssen ab Januar 2011 mit einem Filter versehen sein. Die Verordnung des EU-Parlaments legt zudem bereits die Standards für die Euro-6-Norm fest, die im September 2014 in Kraft treten wird und unter anderem eine weitere Reduktion des NO_x-Grenzwerts für Dieselmotoren auf 80 mg/km beinhaltet.
- Grundsätzlich sollen keine Massnahmen beschlossen werden, welche die Schweiz international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber.

07.046 Eidg. Volksinitiative**„Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – Mehr Wachstum für die Schweiz!“**

- Antrag: (11.05.06) Die Bundesverfassung vom 18. April 1999 wird wie folgt geändert:
- Art. 30a Verbandsbeschwerderecht (neu)
Das Verbandsbeschwerderecht in Umwelt- und Raumplanungsangelegenheiten nach den Artikeln 74-79 ist ausgeschlossen bei:
- a. Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden, die auf Volksabstimmungen in Bund, Kantonen oder Gemeinden beruhen;
 - b. Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden der Parlamente des Bundes, der Kantone oder Gemeinden.
- Die Übergangsbestimmungen (Art. 197 Ziff. 2; neu) legen die spätestens mögliche Inkraftsetzung innert Jahresfrist fest.
- Ziel: Ausschluss der Verbandsbeschwerde bei Beschlüssen, die auf Volksabstimmungen oder Entscheiden von Parlamenten beruhen.
- Stellungnahme BR: (08.06.07) Der Bundesrat unterstützt die Volksinitiative. Er unterbreitet dem Parlament die Vorlage ohne Gegenvorschlag.
Umweltverbände hätten vermehrt versucht, als Private die Rolle von Behörden zu übernehmen. Zudem stünden ihre Beschwerden teilweise im Widerspruch zu demokratisch gefällten Entscheiden.
- Antrag RK-SR: (06.11.07) Die Kommission lehnt die Volksinitiative mit sieben zu drei Stimmen ab und verzichtet auf einen direkten Gegenvorschlag.
- Beschluss SR: (21.12.07) Der Ständerat empfiehlt die Volksinitiative mit 23 zu neun Stimmen ohne direkten Gegenvorschlag zur Ablehnung.
- Antrag RK-NR: (15.02.08) Die Kommission beantragt mit 14 zu zehn Stimmen, die Volksinitiative abzulehnen. Trotzdem hält sie gewisse Massnahmen für nötig und beauftragt den Bundesrat in einer Motion, das Umweltschutzgesetz (USG) so zu ändern, dass Umweltschutzmassnahmen nach dem Kriterium der Wirksamkeit und einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis eingesetzt und die bereits verfügbaren Massnahmen, die diese Kriterien nicht erfüllen, widerrufen werden.
- Kommentar: Falls es nicht möglich ist, das Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen ganz aufzuheben (Pa.Iv. Schibli 04.421), drängen sich beschränkende Bestimmungen zum Verbandsbeschwerderecht auf.
- strasseschweiz** empfiehlt die Annahme der Initiative.

07.066 Bundesratsgeschäft**Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung
Artikel 86 BV**

- Vorhaben:** Mit der Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung (BV) wird die Grundlage für eine neue Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr geschaffen. Die Spezialfinanzierung soll mit den Mineralölsteuererträgen auf Flugtreibstoffen alimentiert werden.
- Die neue Regelung sieht vor, dass 50 Prozent der Mineralölsteuern und hundert Prozent des Mineralölsteuerzuschlags auf Flugtreibstoffen in die neue Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) fliessen.
- Aus der neuen SFLV werden teilweise wiederkehrende Ausgaben für die Luftfahrt beglichen, die heute aus den allgemeinen Bundesmitteln bezahlt werden. Daneben sollen neue Subventionstatbestände geschaffen und der SFLV belastet werden.
- Grundsätzlich sollen die Mittel aus der SFLV schwergewichtig für Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr eingesetzt werden. Daneben sollen sie für Umweltschutzmassnahmen und den Schutz vor Angriffen verwendet werden.
- Ziel:** Die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen sollen direkt zugunsten der Luftfahrt verwendet werden können.
- Antrag KVF-NR:** (05.11.07) Die Kommission lehnt die Vorlage mit zehn zu neun Stimmen ab, weil sie insbesondere für den Lärmschutz mehr Mittel möchte.
- Beschluss NR:** (06.12.07) Der Nationalrat beschliesst mit 106 zu 76 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Diese geht für die Detailberatung an die Kommission zurück.
- Antrag KVF-NR:** (13.02.08) Die Kommission heisst den Vorschlag des Bundesrats mit 14 zu acht Stimmen gut.
- Kommentar:** **strasseschweiz** erklärt sich damit einverstanden, dass die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen (rund 60 Mio. Franken pro Jahr) dem Luftverkehr zugute kommen sollen. Dies ist sowohl sach- als auch verursachergerecht.
- Mit der Schaffung der SFLV vermindern sich die zweckgebundenen Strasseneinnahmen um den in die neue Spezialfinanzierung fliessenden Betrag von 44 Millionen Franken.
- strasseschweiz** empfiehlt, der Vorlage des Bundesrats zuzustimmen.

07.073 Bundesratsgeschäft Verkehrshaus der Schweiz. Finanzhilfe 2008-2011

- Vorhaben:** Seit 1999 unterstützt der Bund das Verkehrshaus mit 1,6 Millionen Franken jährlich. Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 2003 über die Ausrichtung von Finanzhilfen an das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (VHS) ist bis Ende 2007 befristet. Mit der vorliegenden Vorlage soll die Geltungsdauer des Bundesgesetzes bis Ende 2011 verlängert werden.
- Weiter beantragt der Bundesrat, für die Jahre 2008-2011 einen Zahlungsrahmen von rund 5,32 Millionen Franken an das Verkehrshaus zu bewilligen (pro Jahr 1,33 Mio. Franken). Die Bundessubventionen sollen wie bisher für den Erhalt der Sammlung des Verkehrshauses eingesetzt werden.
- Der gegenüber der Beitragsperiode 2004-2007 leicht tiefere Zahlungsrahmen ergibt sich aus Einsparungen im Budget des Bundesamtes für Kultur für die Jahre 2008 und 2009.
- Ziel:** Das VHS hat eine wichtige touristische und volkswirtschaftliche Funktion. Als traditionelles und beliebtes Ausflugsziel für Schulen und Familien aus der ganzen Schweiz kommt ihm darüber hinaus eine Identität stiftende sowie bildungspolitische Bedeutung zu. Das VHS soll auch in Zukunft seine Publikumsattraktivität beibehalten können.
- Antrag WBK-SR:** (22.10.07) Die Kommission stimmt dem Antrag des Bundesrats zu, das Verkehrshaus der Schweiz mit 5,32 Millionen Franken für die Jahre 2008-2011 zu unterstützen.
- Beschluss SR:** (13.12.07) Der Ständerat folgt den Anträgen von Bundesrat und vorberatender Kommission.
- Antrag WBK-NR:** (21.02.08) ausstehend.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist Stifter und Mitglied des Vereins VHS. Er empfiehlt, der Vorlage zuzustimmen.
- Das 1959 gegründete VHS hat in Bezug auf Ausstrahlung und Attraktivität eine wichtige Bedeutung. Mit seinen rund 750'000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr (davon 300'000 IMAX-Filmtheater) ist es das meist-besuchte Museum der Schweiz und weist einen überdurchschnittlichen Eigenfinanzierungsgrad von annähernd 90 Prozent auf.
- Das Verkehrshaus finanziert den Ausstellungsbetrieb aus eigenen und/oder von Wirtschaftspartnern eingebrachten Mitteln. Darüber hinaus finanziert es einen Teil der musealen Kernaufgaben aus dem Ausstellungsbetrieb und den sonstigen Aktivitäten. Mit den Betriebsbeiträgen seitens der öffentlichen Hand (Bund, Zentralschweizer Kantone und Stadt Luzern) finanziert das Verkehrshaus namentlich die Sammlung, Lagerung, physische Erhaltung und Inventarisierung des Museumsguts. Mit dieser erfolgreich gelebten Private Public Partnership (PPP) nimmt das Verkehrshaus in der Museumslandschaft der Schweiz eine Sonderstellung ein.

07.079 Bundesratsgeschäft**Strassenverkehrsgesetz. Änderung**

- Vorhaben:** Mit einem Urteil vom 14. Juni 2007 hat das Bundesgericht festgestellt, dass das Strassenverkehrsgesetz (SVG) keine ausreichende Grundlage für den Entzug des schweizerischen Führerausweises nach Verkehrsregelverletzungen im Ausland enthält.
- Somit ist es neu nicht mehr möglich, nach einem im Ausland verfügbaren Fahrverbot den schweizerischen Führerausweis zu entziehen. Dies ist der Verkehrssicherheit abträglich. So können schwere Verkehrsregelverletzungen wie krasse Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Trunkenheitsfahrten, die im Ausland begangen werden, dort nicht entsprechend sanktioniert werden, weil sich der Täter oder die Täterin oft nur selten oder nur für kurze Zeit im Ausland aufhält.
- Zudem kann im Wohnsitzstaat des fehlbaren Lenkers oder der fehlbaren Lenkerin das mit einem Warnungsentzug verfolgte Ziel, die Bekämpfung von Rückfällen, nicht erreicht werden. Mit einer SVG-Teilrevision soll deshalb die gesetzliche Grundlage für die Anordnung eines solchen Führerausweisentzugs geschaffen und damit die Fortsetzung der bisherigen, langjährigen kantonalen Praxis ermöglicht werden.
- Ziel:** Die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, dass bei einer Verkehrsregelverletzung im Ausland der Führerausweis in der Schweiz entzogen werden kann. Dies unter der Voraussetzung, dass wegen der Verkehrsregelverletzung im Ausland ein Fahrverbot (Aberkennung der Fahrberechtigung) verfügt wurde.
- Antrag KVF-NR:** (16.01.08) Die Kommission beantragt, die Vorlage mit 16 zu acht Stimmen bei einer Enthaltung zu genehmigen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der SVG-Teilrevision zuzustimmen.
- Zugleich fordert **strasseschweiz**, dass mit Blick auf ausländische Motorfahrzeugführer, die in der Schweiz in gravierendem Ausmass gegen die Verkehrsregeln verstossen, Reziprozität hergestellt wird.

07.403 Pa.Iv. Bernhardsgrütter Klimaschutzwochenende mit einem autofreien Sonntag

Antrag: Es sollen die gesetzlichen Grundlagen für einen autofreien Sonntag pro Kalenderjahr geschaffen werden, der im Rahmen eines Klimaschutzwochenendes möglichst schnell eingeführt werden soll.

Ziel: Mit einem landesweiten autofreien Sonntag soll eine positive Sensibilisierung der Bevölkerung für Klimaschutzmassnahmen stattfinden.

Antrag KVF-NR: (05.11.07) Die Kommission lehnt das Anliegen mit 12 zu sieben Stimmen ab. Sie erachtet nationale autofreie Sonntage als wirkungsloses Instrument der Klimapolitik und unnötigen Eingriff in die Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, die Pa.Iv. abzulehnen.

Ein Verbotssonntag stellt einen ungerechtfertigten Eingriff in die persönliche Freiheit dar; insbesondere deshalb, weil er den verfassungsmässigen Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels einschränkt.

Ein Verbotssonntag ist deshalb ungerechtfertigt, weil er praktisch ohne Wirkung auf den Zustand der Umwelt ist. Gemäss einer Studie des Bundes fällt die Reduktion der jährlichen Gesamtemissionen vernachlässigbar gering aus. Im Gegenteil sind zusätzliche belastende Staus voraussehbar, wenn der motorisierte Individualverkehr an der Schweizer Grenze blockiert und wenn die Autofahrten auf vorausgehende und nachfolgende Tage oder auf die verbotsfreien Sonntage verlegt werden.

Ein Verbotssonntag tangiert den Berufsverkehr all jener Berufstätigen (das sind regelmässig rund 350'000 Personen), die in den zahlreichen Branchen mit Sonntagsarbeit beschäftigt sind.

Ein Verbotssonntag ist schädlich für die Schweizer Wirtschaft – hauptsächlich für den Tourismus und für Anbieter von sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten (Museen, Openairs, Sportveranstaltungen, Skilifte, Bergbahnen, Gewerbeausstellungen, etc.). Betroffen sind ebenso die Carunternehmen und die auf Automobilisten ausgerichteten Dienstleistungsanbieter (Autobahntankstellen, -shops, -restaurants, Freizeitattraktionen, Hotels, Gaststätten etc.). Sie müssen mit erheblichen Einnahmeausfällen rechnen.

Volk und alle Stände haben am 18. Mai 2003 die Eidgenössische Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“ mit fast zwei Dritteln Nein-Stimmen klar abgelehnt. Das Vorhaben, unter dem Deckmantel des Klimaschutzes nun einen autofreien Sonntag pro Jahr einführen zu wollen, muss deshalb als reine Zwängerei bezeichnet werden.

07.441 Pa.Iv. Zisyadis**Keine diskriminierenden Autoversicherungsprämien aufgrund der Nationalität**

- Antrag: Durch eine Gesetzesänderung soll die Diskriminierung aufgrund der Nationalität in der Risikoberechnung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung verboten werden.
- Ziel: Gleichheit im Bereich der Haftpflichtversicherung herstellen; keine Diskriminierung aufgrund der Staatsbürgerschaft.
- Antrag WAK-NR: (29.10.07) Die Kommission hat der Initiative mit 12 zu neun Stimmen bei einer Enthaltung keine Folge gegeben.
- Die Mehrheit der Kommission begründet ihren Entscheid damit, dass mit dem Entscheid für einen freien Wettbewerb bei den Autoversicherungen die Differenzierung der Prämien nach Risikogruppen unumgänglich ist. Sie ist im Übrigen der Meinung, dass keine Diskriminierung bestehe, solange Differenzierungen nach Massgabe der anerkannten Regeln der Versicherungstechnik und nach objektiven Risikomerkmale festgelegt werden. Die Minderheit ist demgegenüber überzeugt, dass die Praxis der Versicherer diskriminierend ist.
- Kommentar: **strasseschweiz** begrüsst grundsätzlich eine Prämienfestlegung nach Verursacherprinzip. Der Verband empfiehlt die Ablehnung der Pa.Iv.

07.3418 Mo. Hofmann Hans**Anpassung der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

- Antrag:** Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) soll samt deren Anhang, entsprechend den am 20. Dezember 2006 erfolgten Änderungen des Umweltschutzgesetzes (USG), möglichst rasch angepasst und schrittweise bis spätestens im Juni 2008 in Kraft gesetzt werden.
- Ziel:** Die beschlossenen USG-Änderungen gestützt auf Pa.IV. Hofmann (02.436) „Vereinfachung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Verhinderung von Missbräuchen durch eine Präzisierung des Verbandsbeschwerderechts“ so schnell wie möglich in der UVPV präzisieren, damit die neuen Gesetzesbestimmungen nicht noch lange unterlaufen werden können.
- Stellungnahme BR:** (05.09.07) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
Das UVEK wird die Anpassung der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung an die geänderten Bestimmungen des USG mit hoher Priorität behandeln. Die vom Motionär besonders hervorgehobene Überprüfung der Schwellenwerte von UVP-pflichtigen Anlagen macht eine Anhörung bei den Kantonen und interessierten Kreisen nötig. Es ist vorgesehen, diese Konsultation im Spätherbst 2007 zu eröffnen, damit die Revision im zweiten Quartal 2008 abgeschlossen werden kann.
- Beschluss SR:** (04.10.07) Der Ständerat nimmt die Motion einstimmig an.
- Antrag RK-NR:** (15.02.08) Die Kommission stimmt der Motion oppositionslos zu.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt wie Bundesrat und Ständerat die Annahme der Motion und verweist dabei primär auf die Begründung des Motionärs.
Die vom Bundesrat in Aussicht gestellte Anhörung ist am 20. Dezember 2007 eröffnet worden und dauert bis 21. März 2008. Die darin vorgeschlagenen Schwellenwerte für UVP-pflichtige Anlagen sind aber offensichtlich eine Scheinlösung und bringen praktisch keine Verbesserung. Mit der nur marginalen Anhebung der Schwellenwerte wird dem Sinn und Geist der Pa.IV. Hoffmann (02.436), die zu den einschlägigen Gesetzesänderungen geführt hat, nicht entsprochen.

07.3560 Mo. UREK-NR**Erhöhung der Energieeffizienz. Änderung von Artikel 8 des Energiegesetzes**

Antrag: Artikel 8 des Energiegesetzes (EnG) soll so angepasst werden, dass die Energieeffizienz wirksam erhöht werden kann. Die Ausführungsbestimmungen sollen sowohl die Energieeffizienz im Betriebsmodus als auch das Vermeiden von unnötigen Verlusten in Standby-Modi und Ruhezuständen berücksichtigen (Unterstreichungen: neu):

Art. 8 Serienmässig hergestellte Anlagen, Fahrzeuge und Geräte

1 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über:

- a. einheitliche und vergleichbare Angaben des spezifischen Energieverbrauchs von (~~bestimmten~~) serienmässig hergestellten Anlagen, Fahrzeugen und Geräten;
- b. die Anforderungen an das Inverkehrbringen und an das energietechnische Prüfverfahren für serienmässig hergestellte Anlagen, Fahrzeugen und Geräte. Er berücksichtigt den Stand der Technik.

2 Der Bundesrat kann auf den Erlass dieser Vorschriften verzichten und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) beauftragen, mit den Herstellern oder Importeuren Verbrauchszielwerte zur Reduktion des spezifischen Energieverbrauchs von serienmässig hergestellten Anlagen, Fahrzeugen und Geräten (~~die in erheblichem Ausmass Energie verbrauchen~~) zu vereinbaren.

4-6 unverändert

Ziel: Erhöhung der Energieeffizienz von allen serienmässig hergestellten Anlagen, Fahrzeugen und Geräten.

Antwort BR: (21.09.07) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Der Bundesrat wird Anfang 2008 nach Vorliegen des Aktionsplans zur Energieeffizienz über Art und Umfang der zu treffenden Massnahmen entscheiden. Das UVEK wird im Rahmen der Erstellung der Aktionspläne auch Massnahmen gemäss dem Inhalt der vorliegenden Motion prüfen. Bei einer allfälligen Annahme der Motion wird der Bundesrat im Zweitrat beantragen, den Vorstoss in einen Prüfauftrag abzuändern.

Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt ebenfalls die Ablehnung der Motion.

Im Bereich der Personenwagen – somit im überwiegenden Teil der im Einsatz stehenden Fahrzeuge – finden eine spezifische Prüfung des Energieverbrauchs und die entsprechende Deklaration bereits statt.

Am 1. Januar 2003 wurde die Energieetikette für Personenwagen eingeführt. Mit der Energieetikette werden der Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen und bei Dieseltreibstoff die Angabe, ob ein Partikelfilter vorhanden ist, angegeben (Art. 11 Energieverordnung; SR 730.01). Die Angaben müssen einheitlich und vergleichbar sein. Die Vorgaben des UVEK an die Energieeffizienzkategorien werden periodisch überprüft und verschärft. Die nächste Anpassung ist per 1. Juli 2008 vorgesehen. Damit wird garantiert, dass der Energieverbrauch stets aktuell ermittelt und erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle in die beste Effizienzategorie A fällt.