

# Vorschau Sommersession 2008

## Nationalrat

### Kontakte:

**NR Markus Hutter, via Parlament**

**Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)**

## Inhaltsverzeichnis

### Sommeression 2008: 26. Mai bis 13. Juni 2008

#### Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
06.304	Kt.Iv. Zürich	Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts (vollständige Neuausrichtung des Verbandsbeschwerderechts) (behandlungsreifes Geschäft) <b>Zustimmung</b>
06.3014	Mo. UREK-NR	Partikelfilterobligatorium für Dieselmotoren (Alle Diesel-PW sollen so rasch wie möglich mit Partikelfilter aus- bzw. nachgerüstet werden) (27.05.08) <b>Ablehnung</b>
07.092	Bundesratsgeschäft	SBB. Netzerweiterung (Bundesbeschluss zum Kredit von 67 Mio. Fr. für die neue Bahnverbindung Mendrisio–Landesgrenze [–Varese]) (11.06.08) <b>Zustimmung</b>
07.3768	Mo. UREK-SR	Einführung einer periodisch aufdatierten Energieetikette für Elektroanlagen, Fahrzeuge und Geräte (27.05.08) <b>Ablehnung</b>
08.007	Bundesratsgeschäft	Legislaturplanung 2007-2011: Road-Pricing-Versuche (02.06.08) <b>Ablehnung</b>

**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.
- Beschluss SR: (19.03.08) Der Standesinitiative wird mit 24 zu 13 Stimmen keine Folge gegeben.
- Antrag RK-NR: (ausstehend)
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben. Da es offenbar nicht möglich ist, das Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen aufzuheben, 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.

**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 ebenfalls die Ablehnung der Motion.

Praktisch alle Dieselmotoren sind heute mit einem Partikelfilter ausgerüstet auf dem Markt erhältlich. Seit 2006 hat die Filtertechnologie in der Schweiz verbreitet Einzug in die Angebotspalette der Dieselfahrzeuge gehalten. 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 Partikelaustritt 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-Parlamentes 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<sub>x</sub>-Grenzwertes 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.

**07.092 Bundesratsgeschäft****SBB. Netzerweiterung**

- Vorhaben: Am 6. Oktober 2006 haben die eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen gutgeheissen. Mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds haben sie grundsätzlich dem Bau einer neuen Bahnverbindung Mendrisio–Landesgrenze (–Varese) zugestimmt und 67 Millionen Franken dafür freigegeben.
- Da die neue Bahnverbindung eine Erweiterung des SBB-Streckennetzes darstellt, bedarf sie der Genehmigung in Form eines einfachen Bundesbeschlusses.
- Ziel: Die neue Verbindung soll die Kapazitäten des Agglomerationsverkehrs verbessern und die Verlagerung des grenzüberschreitenden Verkehrs von der Strasse auf die Bahn fördern.
- Beschluss SR: (19.03.08) Der Ständerat stimmt dem Bundesbeschluss einstimmig und ohne Enthaltungen zu.
- Antrag KVF-NR: (23.04.08) Die Kommission genehmigt den Bundesbeschluss mit 20 zu vier Stimmen.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, den Bundesbeschluss über die Erweiterung des SBB-Netzes durch die neue Verbindung Mendrisio–Landesgrenze (–Varese) zu genehmigen.

**07.3768 Mo. UREK-SR****Einführung einer periodisch aufdatierten Energieetikette für Elektroanlagen, Fahrzeuge und Geräte**

- Antrag:** Der Bundesrat soll gestützt auf das Energiegesetz einheitliche und vergleichbare Angaben des spezifischen Energieverbrauchs (allenfalls des spezifischen Verbrauchs der natürlichen Ressourcen) von in der Europäischen Union (EU) nicht harmonisierten serienmässig hergestellten Anlagen, Fahrzeugen und Geräten vorschreiben (Energieetikette). Die Anlagen, Fahrzeuge und Geräte sind in Effizienz kategorien zu unterteilen. Die Effizienz kategorien sind periodisch dem Stand der Technik anzupassen.
- Ziel:** Durch die transparente Deklaration des Energieverbrauchs soll dieser in Kaufentscheide einbezogen werden. Produzenten und Händler sollen einen Anreiz erhalten, möglichst effiziente Produkte herzustellen und anzubieten.
- Antwort BR:** (28.11.07) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.  
Der Bundesrat wird Anfang 2008 nach Vorliegen der Aktionspläne 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.
- Beschluss SR:** (12.03.08) Der Ständerat heisst die Motion gut.
- Antrag UREK-NR:** (07.04.08) Die Kommission beantragt mit 12 zu 12 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten, die Motion abzulehnen.  
Die vom Bundesrat Ende Februar 2008 verabschiedeten Aktionspläne „Energieeffizienz“ und „Erneuerbare Energien“ tragen dem Anliegen der Motion bereits Rechnung. Der Auftrag der Motion ist erfüllt. Doppelspurigkeiten sind zu verhindern. Die Umsetzung der Motion wäre mit einem ungerechtfertigten bürokratischen Aufwand verbunden, und die Schweiz würde im Alleingang und ohne Koordinierung mit der EU Vorschriften erlassen.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt 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 CO<sub>2</sub>-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 Effizienz kategorie A fällt.

**08.007 Bundesratsgeschäft****Legislaturplanung 2007-2011: Road-Pricing-Versuche**

- Vorhaben:** Gemäss Artikel 5 Ziffer 28 des Bundesbeschlusses über die Legislaturplanung 2007-2011 will der Bundesrat zur Erreichung des Ziels 4 „Leistungsfähigkeit und Nutzung der Infrastruktur optimieren“ die Voraussetzungen für Versuche mit „Road Pricing“ in städtischen Gebieten schaffen.
- Ziel:** Ermöglichen von Road-Pricing-Versuchen in Städten und Agglomerationen.
- Beschluss SR:** (28.04.08) Der Ständerat streicht mit 17 zu 17 Stimmen und Stichtscheid des Präsidenten Art. 5 Ziff. 28 aus dem Bundesbeschluss über die Legislaturplanung 2007-2011.
- Antrag LPK-NR:** (08.05.08) Eine Mehrheit der Kommission beantragt, Art. 5 Ziff. 28 betreffend Road-Pricing-Versuchen aus der Legislaturplanung zu streichen.  
Zudem will eine Kommissionmehrheit Art. 4 Ziff. 22 so ändern, dass die Sanierung der SBB-Pensionskasse (PK) unter Einhaltung der erweiterten Schuldenbremse erfolgt. Eine Kommissionminderheit will die SBB-PK ohne neue Bundesmittel sanieren.  
Im Weiteren fügt die Kommission in Art. 14 eine neue Ziff. 61<sup>bis</sup> ein, die eine Änderung des Landverkehrsabkommens verlangt mit dem Ziel, die Europäische Union (EU) in die Finanzierung der zukünftigen grossen Infrastrukturprojekte einzubeziehen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, Art. 5 Ziff. 28 ersatzlos aus der Legislaturplanung zu streichen.  
Der finanzielle Aufwand hinsichtlich der Einführung und des Versuchsbetriebs von Road Pricing ist enorm gross. In Stockholm sind dafür rund 600 Millionen Franken ausgegeben worden. Die Investitionen stehen in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen, der im Erlangen neuer Erkenntnisse zum Road Pricing liegen soll. Wenn erst einmal für teures Geld ein komplexes technisches System um eine Stadt herum erstellt worden ist, wird kaum jemand die Verantwortung dafür übernehmen wollen, den Versuch als gescheitert zu erklären.  
Der Verband des privaten Strassenverkehrs lehnt Road Pricing ab, weil diese Massnahme keine Verbesserung der Verkehrssituation bewirkt. Die Strassenverkehrsverbände haben den von der Bundesversammlung beschlossenen Infrastrukturfonds für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen u.a. in Städten und Agglomerationen nicht zuletzt wegen der Zusicherung mitunterstützt, dass dieser Fonds ohne neue Steuern oder Abgaben realisiert werden kann.  
**strasseschweiz** empfiehlt ferner, bei Art. 4 Ziff. 22 (SBB-Pensionskasse) der Minderheit der LPK-NR und punkto Einfügen einer neuen Ziff. 61<sup>bis</sup> in Art. 14 (Landverkehrsabkommen CH-EU) dem Antrag der Kommission zu folgen.