

# Frühjahrssession 2009

## Nationalrat

Behandlungsreife Motionen und Postulate  
(Stand 11.02.09)

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

## Inhaltsverzeichnis

### Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
04.3318	Po. Kleiner	Nationalstrassenzubringer Appenzellerland (Aufnahme der Anschlüsse in das Nationalstrassennetz) <b>Zustimmung</b>
05.3384	Po. Hochreutener	Freigabe der Standstreifen in Stosszeiten (Zusätzliche Fahrspur auf überlasteten Nationalstrassen- teilstücken) <b>Zustimmung</b>
05.3851	Po. Joder	Verwendung eines Anteils des Mineralölsteuer- ertrags für die Luftfahrt (Verwendung der Kerosin- steuer für Luftfahrt) <b>Zustimmung</b>
05.3896	Mo. Bortoluzzi	Führerausweis. Neuregelung des vertrauens- ärztlichen Kontrolluntersuchs <b>Zustimmung</b>
06.3526	Po. Hochreutener	Südumfahrung Bern (Aufnahme in das National- strassennetz) <b>Zustimmung</b>
06.3555	Po. Hochreutener	Park-and-Ride-Anlagen. Zweckmässig statt perfekt (Parkplätze statt Parkhäuser an Agglomerationsrändern) <b>Zustimmung</b>
07.3106	Mo. Fraktion S	Befristetes Bundesgesetz für Road-Pricing- Pilotprojekte (Beseitigung des Verbots für Strassen- gebühren in der Bundesverfassung) <b>Ablehnung</b>
07.3208	Po. Studer Heiner	Einbau eines „eco-tag“ in jedem Motorfahrzeug (Individuelle, verbraucherorientierte und fahrzeug- abhängige Treibstoffpreise) <b>Ablehnung</b>
07.3236	Po. Wäfler	Energielenkungsabgabe statt Klimarappen und CO <sub>2</sub> -Abgabe (Einführung einer Fiskalabgabe von max. 10 Rp./l auf Brenn- und Treibstoffen) <b>Ablehnung</b>
07.3583	Po. Fraktion RL	CO <sub>2</sub> -Reduktion. Verbrauch statt Fahrzeug besteuern (Entwicklung von verbrauchsabhängigen Steuermodellen für Automobil-Importsteuer und kantonale Motorfahrzeugsteuern) <b>Zustimmung</b>
07.3730	Mo. (Recordon) Thorens Goumaz	CO <sub>2</sub> -Ausstoss. Obligatorische Angabe (Bei jeglichem Autoerwerb ist der Käufer über den CO <sub>2</sub> -Ausstoss des Fahrzeugs zu informieren) <b>Ablehnung</b>
07.3791	Mo. Fraktion G	Maximal 2 Grad globale Erwärmung (Nationale Klimapolitik soll auf diesen Grenzwert ausgerichtet werden) <b>Ablehnung</b>
08.3017	Po. Rechsteiner-Basel	Multifunktionale Nationalstrassen. Entlastung der Landschaft (Autobahnen sollen als Träger weiterer Infrastrukturen wie z.B. Stromnetze genutzt werden) <b>Modifikation</b>

08.3162	Po. Heim	Begrenzung des steuerlichen Mobilitätsabzugs. Auswirkung auf die motorisierte Mobilität <i>(Allfällige Vorteile von Berufstätigen, die mit dem Auto pendeln, eliminieren)</i> <b>Ablehnung</b>
08.3325	Po. Thorens Goumaz	CO <sub>2</sub> -Kompensation. Einführung des Gold-Standard-Labels <i>(Sicherung der Qualität bei der CO<sub>2</sub>-Kompensation mittels Emissionszertifikaten)</i> <b>Zustimmung</b>
08.3601	Po. Nordmann	Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO <sub>2</sub> -Ausstoss <i>(Vorabklärungen zu einem Cap-and-Trade-System im Bereich der Motorfahrzeuge)</i> <b>Ablehnung</b>
08.3693	Mo. Hochreutener	Nationalstrassennetz. Engpassbeseitigung <i>(Auflistung der nicht realisierbaren Projekte zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen, Vorschläge für eine Zusatzfinanzierung in der Grössenordnung von drei Mia.. Franken)</i> <b>Zustimmung</b>

**04.3318 Po. Kleiner****Nationalstrassenzubringer Appenzellerland**

Antrag:	Der Bundesrat wird um erneute Prüfung gebeten, wie der Anschluss der beiden Kantone Appenzell-Ausserrhoden und -Innerrhoden an das Nationalstrassennetz sichergestellt werden kann. Insbesondere sollen in den beiden Bundesprojekten „Neuer Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen“ (NFA) und „Sachplan Verkehr“ entsprechende Lösungen gesucht werden, indem der „Zubringer Appenzellerland“ (A1-Herisau-Appenzell) ins Nationalstrassennetz bzw. ins Grundnetz aufgenommen wird.
Ziel:	Finanzierung des Anschlusses der beiden Kantone Appenzell-Ausserrhoden und -Innerrhoden an das Nationalstrassennetz
Stellungnahme BR:	(01.09.04) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.
Stand im NR:	(08.10.04) Bekämpft – Diskussion verschoben. (23.06.06) Behandlungsfrist verlängert. (06.10.06) Behandlungsfrist verlängert. (13.06.08) Behandlungsfrist verlängert
Kommentar:	<b>strasseschweiz</b> spricht sich für die Annahme des Postulats aus. Die beiden Kantone Appenzell-Ausserrhoden und -Innerrhoden können die seit langem angestrebte und anerkannt notwendige Verbesserung des Zugangs zum übergeordneten Nationalstrassennetz allein aus eigener finanzieller Kraft nicht realisieren. Die seit über vierzig Jahren zur Diskussion stehende, sich heute aber in einem fortgeschrittenen Planungsstand befindende Umfahrung Herisau als wichtiger Bestandteil eines „Zubringers Appenzellerland“ bleibt so unerfüllbar.

**05.3384 Po. Hochreutener Freigabe der Standstreifen in Stosszeiten**

- Antrag: Der Bundesrat soll prüfen, ob auf gewissen Teilen der Nationalstrassen die Standstreifen (Pannestreifen) in Zeiten grosser Verkehrsdichte als zusätzliche Fahrspuren freigegeben werden können und welche Verkehrslenkungsmassnahmen dazu nötig wären.
- Ziel: Mit geringen Kosten bei überlasteten Nationalstrassenteilstücken eine vorübergehende Kapazitätserweiterung ermöglichen.
- Stellungnahme BR: (07.09.05) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Das Bundesamt für Strassen prüfe im Rahmen der Projekte „Kapazitätsbewirtschaftung auf Strassen gesamtschweizerischer Bedeutung“ und „Verkehrsmanagement Schweiz“ die Bewirtschaftung der Standstreifen zur Reduktion von Staus auf überlasteten Autobahnabschnitten.
- Stand im NR: (07.10.05) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(22.06.07) Behandlungsfrist verlängert.
- Kommentar: Das Postulat entspricht einer Forderung von **strasseschweiz**. Dem Postulat ist zuzustimmen. Entsprechend wird begrüsst, dass das Bundesamt für Strassen (Astra) ab dem Jahr 2010 Pilotversuche mit der Nutzung des Standstreifens zur Verflüssigung des Verkehrs auf der überlasteten Autobahn Lausanne–Genf durchführen will.

**05.3851 Po. Joder Verwendung eines Anteils des Mineralölsteuerertrags für die Luftfahrt**

- Antrag: Der Bundesrat wird aufgefordert, die Verwendung des Mineralölsteuerertrags aus der Luftfahrt für Massnahmen zur Sicherstellung des Luftverkehrs, Infrastruktureinrichtungen, Security- und Safety-massnahmen sowie Umweltschutzmassnahmen zu prüfen. Dabei sind die Regionalflughäfen und die General Aviation (allgemeine Luftfahrt) angemessen zu berücksichtigen.
- Ziel: Die Bundessubventionen an die Luftfahrt, namentlich an die Regionalflughäfen, sollen erhöht werden. Mindestens ein Teil der von der Luftfahrt geleisteten Mineralölsteuererträge soll zurückfliessen.
- Antwort BR: (01.03.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats und verweist auf das laufende Projekt zur Anpassung der Bundesverfassung und der Bundesgesetzgebung zur Umsetzung des Anliegens.
- Stand im NR: (24.03.06) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(21.12.07) Behandlungsfrist verlängert.
- Kommentar: **strasseschweiz** erklärt sich damit einverstanden, dass die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen dem Luftverkehr zugute kommen sollen (vgl. Vorlage 07.066 Spezialfinanzierung Luftverkehr).

Änderung Artikel 86 BV; Schlussabstimmung in beiden Räten 03.10.08). Dies ist sowohl sach- als auch verursachergerecht. In diesem Sinn kann dem Postulat Joder zugestimmt werden.

**05.3896 Mo. Bortoluzzi****Führerausweis. Neuregelung des vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchs****Antrag:**

Der Bundesrat wird aufgefordert, die Bestimmungen über die vertrauensärztliche Kontrolluntersuchung sowie die Kompetenz, die erlangten Kenntnisse den zuständigen Stellen zu melden, in der Strassenverkehrsordnung wie folgt neu zu regeln:

Art. 14 Abs. 4 SVG: Jeder Arzt sowie die Privat- und Sozialversicherer, welche medizinische Beurteilungen erhalten, können Personen, die wegen körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen oder wegen Süchten zur sicheren Führung von Motorfahrzeugen nicht fähig sind, der Aufsichtsbehörde für Ärzte oder der für Erteilung und Entzug des Führerausweises zuständigen Behörde melden.

Die Pflicht sich einer vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung zu unterziehen, besteht für:

Art. 27 Abs. 1 Bst. c VZV: Motorfahrzeuglenker, wenn erhebliche Beschwerden ihre Fahrfähigkeit beeinträchtigen, insbesondere nach schweren Unfallverletzungen oder schweren Krankheiten.

Die kantonale Behörde kann:

Art. 27 Abs. 2 Bst. a VZV: die Kontrolluntersuchungen in den Fällen von Abs. 1 Bst. b den behandelnden Ärzten übertragen.

**Ziel:**

Die Privat- und Sozialversicherer, die im Rahmen der Abklärung von Leistungsansprüchen rechtmässig von erheblichen Beschwerden Kenntnis erhalten, sollen die Befugnis erhalten, dies an Amtsärzte oder Zulassungsbehörden zu melden. Die Pflicht zur vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung soll nicht auf schwere Unfallverletzungen beschränkt bleiben; der Entscheid über die Fahrtauglichkeit soll nach einer neutralen, ärztlichen Untersuchung bei einem Vertrauensarzt oder Amtsarzt durch die Zulassungsbehörde gefällt werden und eine Untersuchung durch den Hausarzt nur noch für die über 70-jährigen Ausweisinhaber zulässig sein.

**Stellungnahme BR:**

(22.02.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Allerdings müssten die Vorschläge noch vertieft geprüft werden. Abzuklären seien insbesondere Fragen des Arztgeheimnisses, des Datenschutzes, aber auch des Aufwands für die Behörden und der Kostendeckung. Diesen Aspekten ist der zu erwartende Nutzen für die Verkehrssicherheit gegenüber zu stellen.

**Stand im NR:**

(24.03.06) Bekämpft – Diskussion verschoben.

(21.12.07) Behandlungsfrist verlängert.

**Kommentar:**

**strasseschweiz** empfiehlt – mit Verweis auf die vom Bundesrat vorgebrachten Vorbehalte hinsichtlich vertiefter Prüfung – ebenfalls die Annahme der Motion.

**06.3526 Po. Hochreutener****Südumfahrung Bern**

Antrag: Im Rahmen der Netzbereinigung ist zu prüfen, ob die Südumfahrung Bern in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollte.

Ziel: Die permanent überlasteten Nationalstrassenabschnitte Muri–Wankdorf–Neufeld–Forsthaus sollen durch eine Südumfahrung Berns entlastet werden.

Antwort BR: (29.11.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.  
Am Querschnitt Wankdorf würden nur rund 30 Prozent des Verkehrs Transitverkehr darstellen. Die Überlastung sei deshalb ein Agglomerationsproblem, zu dessen Lösung indessen auch die Nationalstrasse nach Möglichkeit einen Beitrag leisten soll. Die Problematik sei sowohl im Sachplan Verkehr des Bundes als auch im Agglomerationsprogramm Region Bern erkannt und bearbeitet worden.  
Letzteres habe den Kanton Bern veranlasst, eine Zweckmässigkeitsbeurteilung in Auftrag zu geben, in welcher u.a. aufgezeigt werden soll, welchen Nutzen eine Südumfahrung für die Region Bern und für das Nationalstrassennetz haben würde und ob eine solche Verbindung finanziert werden könnte. Der Bundesrat will, unter Berücksichtigung der genannten Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie von gesamtheitlichen Überlegungen zum Nationalstrassennetz, die allfällige Aufnahme einer Südumfahrung Bern in dieses Netz im Rahmen der kommenden Botschaft zum neuen Netzbeschluss behandeln.

Stand im NR: (20.12.06) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(03.10.08) Behandlungsfrist verlängert.

Kommentar: **strasseschweiz** beantragt die Annahme des Postulats.  
Die Aufnahme der Südumfahrung Bern in den neuen Netzbeschluss wird als vordringlich erachtet, um den überlasteten Verkehrsknoten Bern-Wankdorf sowie die Engpässe im Ostring der A6 und auf der Felsenabücke der A1 zu entlasten. Mit der Südumfahrung Bern können das Berner Oberland besser an die Romandie und die Regionen südlich der Stadt Bern an das gesamte Nationalstrassennetz angeschlossen werden.

**06.3555 Po. Hochreutener****Park-and-Ride-Anlagen. Zweckmässig statt perfekt**

Antrag: Es soll geprüft werden, ob einfache Park-and-Ride-Anlagen mit Parkplätzen statt -häusern an den Agglomerationsrändern einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in Agglomerationen leisten könnten und welches die notwendigen Massnahmen wären, um solche Anlagen in der Schweiz zu ermöglichen.

Ziel: Vermehrte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb der Agglomerationen.

Antwort BR: (08.12.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Im Rahmen der Planungen zu den Agglomerationsprogrammen soll auch die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen geprüft werden. Dabei seien durchaus auch einfache und zweckmässige Anlagen denkbar. Solche Anlagen könnten insbesondere am Rande des Siedlungsgebiets erstellt werden. Der Bundesrat will aufgrund der eingereichten Agglomerationsprogramme in seiner Botschaft im Jahr 2010 finanzielle Mittel für die vorgeschlagenen Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen beim Parlament beantragen. In Anbetracht der Zulässigkeit einfacher und zweckmässiger Park-and-Ride-Anlagen und der bereits eingeleiteten Planungsarbeiten könne das Postulat als bereits erfüllt angenommen werden.

Stand im NR: (20.12.06) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(03.10.08) Behandlungsfrist verlängert.

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt – unter Verweis auf die Ausführungen des Bundesrats – die Annahme des Postulats.

#### 07.3106 Mo. Fraktion S

#### Befristetes Bundesgesetz für Road-Pricing-Pilotprojekte

Antrag: Der Bundesrat wird aufgefordert, so rasch wie möglich ein befristetes Bundesgesetz, welches die Grundlage für künftige Road-Pricing-Pilotprojekte bildet, vorzulegen.

Ziel: Gesetzliche Grundlagen schaffen, damit Road Pricing trotz verfassungsmässigem Verbot von Strassengebühren rasch eingeführt werden kann.

Stellungnahme BR: (27.02.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Stand im NR: (20.03.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt die Ablehnung der Motion.

Der Ständerat (am 28. April 2008) sowie der Nationalrat (am 3. Juni 2008) haben die Vorbereitung von Versuchen mit Road Pricing in städtischen Gebieten aus dem Bundesbeschluss über die Legislaturplanung 2007-2011 (Art. 5 Ziff. 28) gestrichen.

**strasseschweiz** ist der Meinung, dass der finanzielle Aufwand für die Einführung und den Versuchsbetrieb von Road Pricing enorm gross ist. In Stockholm sind dafür rund 600 Millionen Franken ausgegeben worden. Die Investitionen stehen in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen, der im Erlangen neuer Erkenntnisse zu 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 Verkehrsinfra-

strukturen u.a. in Städten und Agglomerationen nicht zuletzt wegen der Zusicherung mitunterstützt, dass dieser Fonds ohne neue Steuern oder Abgaben realisiert werden kann.

**07.3208 Po. Studer Heiner Einbau eines „eco-tag“ in jedem Motorfahrzeug**

- Antrag: Der Einbau eines „eco-tag“ in jedem Fahrzeug soll geprüft werden.  
(Auf dem „eco-tag“ ist die Treibstoff- und Verbrauchergruppe des Fahrzeugs gespeichert. Beim Tankvorgang liest die Tanksäule berührungslos das im Fahrzeug eingebaute „eco-tag“ und passt den Treibstoffpreis entsprechend an.)
- Ziel: Es sollen individuelle, verbraucherorientierte und fahrzeugabhängige Treibstoffpreise realisiert und damit Anreize für den Kauf und die Benutzung von umweltfreundlichen Motorfahrzeugen geschaffen werden.
- Stellungnahme BR: (16.05.07) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.  
Das UVEK will im Rahmen der Erstellung der Aktionspläne zu Energieeffizienzmassnahmen in allen Bereichen sowie zur Förderung der erneuerbaren Energien auch Massnahmen gemäss dem Inhalt des vorliegenden Postulats prüfen.
- Stand im NR: (22.06.07) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(06.12.07) Der Vorstoss wird übernommen durch Herrn Aeschbacher.
- Kommentar: **strasseschweiz** beantragt, das Postulat abzulehnen.  
Die individuelle Anpassung der Treibstoffpreise nach staatlichen Kriterienvorgaben verletzt marktwirtschaftliche Prinzipien (z.B. Gleichbehandlung der Konsumenten) und tangiert verfassungsmässige Freiheitsrechte der Bürger (Eingriff in die Privatsphäre, Datenschutz).  
**strasseschweiz** äussert sehr grosse Zweifel daran, ob das vorgeschlagene komplizierte technische System in der Praxis überhaupt funktionstüchtig wäre und ob der Aufwand für Wartung, Kontrolle sowie Überwachung des Systems und der daraus resultierende Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen würden.  
Entgegen der Ankündigung in der Stellungnahme des Bundesrats zum Postulat Studer Heiner hat das UVEK in der bis 15. Oktober 2007 dauernden Anhörung zu den Aktionsplänen „Energieeffizienz“ und „Erneuerbare Energien“ den Einbau eines „eco-tag“ – zu Recht – nicht zur Diskussion gestellt.

**07.3236 Po. Wäfler****Energielenkungsabgabe statt Klimarappen und CO<sub>2</sub>-Abgabe**

- Antrag: Die Bundesverfassung soll z.B. in Art. 86 mit einem neuen Abs. 5 oder in Art. 89 mit einem neuen Abs. 6 sinngemäss wie folgt ergänzt werden:
- Der Bund erhebt während 10-15 Jahren als Ersatz von Klimarappen und CO<sub>2</sub>-Abgabe mit der Mineralölsteuer eine zweckgebundene Lenkungsabgabe von maximal etwa zehn Rappen pro Liter auf importierten flüssigen, fossilen Brenn- und Treibstoffen. Die effektive Höhe der Lenkungsabgabe von maximal zehn Rappen pro Liter wird vom Bundesrat für Treib- und Brennstoffe separat festgelegt.
  - Die Nettoerträge dieser Lenkungsabgabe werden primär zweckgebunden eingesetzt für die Finanzierung von Beiträgen an Massnahmen und Projekte zur
    - Verbesserung der Energieeffizienz bei der Produktion von Energie in der Schweiz.
    - Verbesserung der Energieeffizienz bei Transport und Nutzung von Energie in der Schweiz.
    - Förderung der energetischen Optimierung von bestehenden Wohn- und Gewerbebauten.
    - Förderung der einheimischen Energiegewinnung durch Nutzung von Wasserkraft, Wind, Sonne, Geothermie, Biomasse, Abfällen und Produkten aus Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Gewerbe, usw.
    - Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation neuer Technologien für Produktion, Transport und Nutzung von Energie.
- Ziel: Reduktion des Verbrauchs an fossiler Energie, Verringerung der Erdölabhängigkeit.
- Stellungnahme BR: (16.05.07) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Das UVEK werde im Rahmen der Erstellung der Aktionspläne zu Energieeffizienzmassnahmen in allen Bereichen sowie zur Förderung der erneuerbaren Energien auch Massnahmen gemäss dem Inhalt des vorliegenden Postulats prüfen.
- Stand im NR: (22.06.07) Bekämpft – Diskussion verschoben.  
(06.12.07) Der Vorstoss wird übernommen durch Herrn Waber.
- Kommentar: **strasseschweiz** beantragt, das Postulat abzulehnen.  
Der Klimarappen auf Treibstoffen – lanciert auf privater Basis durch die Branche – hat sich bisher sehr gut bewährt. Er ermöglicht es der Schweiz, die Klimaziele auf kosteneffiziente Weise zu erreichen. Es ist nicht einzusehen, weshalb dieses Instrument durch eine staatliche Lenkungsabgabe ersetzt werden soll.  
Von der vorgeschlagenen neuen Abgabe auf Treibstoffen dürfte keine nachweisbare Lenkungswirkung auf die Konsumenten ausgehen; die Preiserhöhung um 10 Rappen pro Liter würde von den Preisschwankungen des Markts überdeckt. Ausserdem muss hier von einer neuen Fiskalsteuer gesprochen werden, weil die daraus resultierenden Erträge zur Finanzierung von Staatsaufgaben vorgesehen sind.

**07.3583 Po. Fraktion RL****CO<sub>2</sub>-Reduktion. Verbrauch statt Fahrzeug besteuern**

Antrag: Es sollen Besteuerungs-Modelle im Bereich der Motorfahrzeuge ausgearbeitet werden, die neu auf dem Treibstoffverbrauch der Motorfahrzeuge basieren anstatt wie bisher auf dem Fahrzeug selbst.

Ziel: Die eidgenössische Automobil-Importsteuer und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern sollen durch eine Treibstoffbesteuerung (Anpassung der Mineralölsteuer) ersetzt werden.

Stellungnahme BR: (28.11.07) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Eine Besteuerung des Treibstoffs anstelle des Fahrzeugs könnte einen Beitrag zur Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses haben; die Wirkung der Steuerumlagerung auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist aber zu untersuchen. Im Sinne einer Auslegeordnung sollen verschiedene Besteuerungsmodelle geprüft werden.

Stand im NR: (20.03.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt die Annahme des Postulats.

Solange Modelle vorgelegt werden, die ertragsneutral ausfallen und Lösungen aufzeigen, wie die Steuerausfälle der Kantone bei einem solchen Systemwechsel vollumfänglich kompensiert werden können, und die klären, ob und wie sich eine solche Treibstoffbesteuerung negativ auf die Wirtschaft, insbesondere auch auf die Strassen- und Transportwirtschaft, auswirken könnte und wie allfällige nachteilige Wirkungen branchenspezifisch kompensiert werden könnten, ist gegen eine solche Auslegeordnung nichts einzuwenden. Eine einzige eidgenössische Lösung ist einer nationalen bei der Auto-Importsteuer sowie verschiedenen kantonalen Lösungen bei der Motorfahrzeugsteuer klar vorzuziehen.

**strasseschweiz** unterstützt grundsätzlich 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 sollen auf einfache, praxistaugliche Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein. Im Sinne eines Anreizsystems ist die Einführung eines Bonus-Malus-Systems insbesondere bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, das auf den Treibstoffverbrauch abstellt, vertretbar. **strasseschweiz** wehrt sich aber klar gegen allfällige Absichten, neue Steuern und Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs einführen zu wollen.

Bei der ökologischen Differenzierung der nationalen Auto-Importsteuer muss nach der Einführung einer Strafsteuer auf EU-Ebene für die Produktion von leistungsstarken Fahrzeugen (vorgesehen ab 2015) vermieden werden, dass die gleichen Fahrzeuge doppelt bestraft werden.

In jedem Fall müssen Bonus-Malus-System und verbrauchsabhängige Steuerbemessung aus Gründen der Praxistauglichkeit auf den einfachen und klaren Kriterien gemäss Energieetikette und keinesfalls auf jenen der praxisuntauglichen Umweltetikette abstellen.

**07.3730 Mo. (Recordon) Thorens Goumaz CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Obligatorische Angabe**

- Antrag:** Der Bundesrat wird aufgefordert, mittels einer Gesetzesänderung zu erreichen, dass jede Person, die – unabhängig von der Veräusserungsart – ein Auto erwirbt, vom Veräusserer korrekt über den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Fahrzeugs informiert wird.
- Begründung:** Interessierte Käufer sind angemessen über den Verbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Autos zu orientieren.
- Ziel:** Der theoretische Verbrauch eines Gebrauchtwagens oder Neuwagens soll vom Veräusserer mit einer Bescheinigung bestätigt werden, die auf Antrag des Importeurs oder des Herstellers von einer amtlichen Stelle (z.B. der Empa) ausgestellt wird.
- Antwort BR:** (14.05.2008) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.  
Für den Gebrauchtwagenmarkt fehlt bisher eine mit der Energieetikette für Neuwagen vergleichbare Information. Hauptgrund dafür sind die fehlenden Verbrauchsdaten bei Fahrzeugen, die vor Euro 3, d.h. vor dem 1. Januar 2001, in der Schweiz verkauft wurden. Diese Fahrzeuge bilden heute das Gros der Gebrauchtwagen. Geht man davon aus, dass ein Personenwagen in der Regel eine Betriebsdauer von rund zehn Jahren hat, müssten um rund 2010 bei den dann auf dem Gebrauchtwagenmarkt angebotenen Modellen die Verbrauchs- und Emissionsdaten mehrheitlich vorhanden sein.
- Stand im NR:** (06.12.07) Der Vorstoss wird übernommen durch Frau Thorens Goumaz.  
(13.06.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Ablehnung der Motion.  
Seit dem 1. Juli 2004 muss jeder neue Personenwagen im Verkauf mit den Angaben über den Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen versehen sein. Die Energieetikette ist als Informationsinstrument für Neuwagen gut akzeptiert.  
Bereits viele Jahre vor der obligatorischen Einführung der Energieetikette hat die Automobilbranche dem Kundenbedürfnis nach Informationen zum Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge Rechnung getragen und freiwillig die entsprechenden Angaben bei Neuwagen gemacht. Im professionellen Gebrauchtwagenhandel ist die Deklaration des Benzin- oder Dieselölverbrauchs der angebotenen Fahrzeuge üblich.  
Dort wo entsprechende Angaben von Herstellerseite fehlen, steht der Aufwand für die obligatorische Deklaration des CO<sub>2</sub>-Ausstosses hingegen in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. Das Einholen von amtlich beglaubigten Bescheinigungen für die gesamte Palette der aktuellen und künftigen Gebrauchtwagen wäre in der Praxis schlicht nicht umsetzbar, geschweige denn kontrollierbar.

**07.3791 Mo. Fraktion G****Maximal 2 Grad globale Erwärmung**

- Antrag:** Der Bundesrat wird aufgefordert, seine Klimapolitik auf eine maximale globale Erwärmung der Erdoberfläche von plus 2 Grad auszurichten.
- Begründung:** Mehrere Studien bestätigen, dass ab einer globalen Temperaturerhöhung von mehr als 2 Grad Celsius mit für Mensch und Umwelt gefährlichen Klimaveränderungen gerechnet werden muss. Die maximale Erwärmung von 2 Grad betrifft den globalen Schnitt. Kontinente erwärmen sich jedoch stärker als Ozeane. Eine globale Erwärmung von durchschnittlich 2 Grad bedeutet für die Schweiz eine Erwärmung von etwa 4 Grad. Diese Erwärmung wird in der Schweiz zu vielen – für die Bevölkerung überwiegend negativen – Veränderungen führen.
- Ziel:** Die Schweiz soll sich an internationalen Klimaverhandlungen und in der nationalen Klimapolitik für eine globale Erwärmung von weniger als 2 Grad einsetzen.
- Antwort BR:** (02.04.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.  
Es bestehe international ein breiter Konsens, dass das 2-Grad-Ziel einer globalen Klimaschutzstrategie dient. Der Bundesrat hat am 20. Februar 2008 das Uvek beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes auszuarbeiten. Betreffend die Reduktionsziele sind zwei Varianten vorzulegen: Als eine Variante will sich der Bundesrat an den Reduktionszielen der EU orientieren. Diese will die Treibhausgasemissionen bis 2020 mindestens um 20 Prozent unter das Niveau von 1990 senken. Bei einem vergleichbaren Engagement der wichtigen Emittenten will die EU dieses Ziel auf 30 Prozent erhöhen. Als andere Variante will der Bundesrat das Konzept einer klimaneutralen Schweiz in die Vernehmlassung schicken. Die Idee der klimaneutralen Schweiz basiert auf der Grundidee, dass der gesamte oder zumindest ein Teil des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Schweiz durch Kompensation im Ausland „neutralisiert“ wird. Dies entspricht also dem wesentlich ambitionierteren Reduktionsziel von bis zu minus hundert Prozent. Die Bandbreite der angestrebten Reduktionsziele reiche daher von minus 20 bis minus hundert Prozent.
- Stand im NR:** (13.06.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt die Ablehnung der Motion.  
Die Motion rennt beim Bundesrat bereits offene Türen ein. Sie ist somit für die Lancierung des Prozederes für eine entsprechende Klimapolitik des Bundesrats überflüssig.  
Aufgrund zahlreicher Beobachtungen wird in diesem Zusammenhang auf die zunehmende Kritik von immer mehr naturwissenschaftlichen Experten aufmerksam gemacht, wonach die wissenschaftlichen Grundlagen des IPCC nicht als Konsens einer angeblich einhelligen Wissenschaft gelten – wie das auch in der Schweiz der Fall zu sein scheint – und somit im Hinblick auf den politischen Entscheidungsprozess bei der Fortführung der Klimapolitik kritisch zu hinterfragen sind.

**08.3017 Po. Rechsteiner-Basel Multifunktionale Nationalstrassen. Entlastung der Landschaft**

Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht zu erstellen, der die multifunktionale Nutzung von Nationalstrassen auf wissenschaftlichem Niveau klärt:

1. Inwiefern können die Nationalstrassen als Leistungsträger für Infrastrukturen von nationaler Bedeutung herangezogen werden, insbesondere
  - a. als Trassen für erdverlegte oder allenfalls auch oberirdische Stromnetze mittlerer und hoher Spannung?
  - b. als Träger weiterer Infrastrukturen wie Netze, Rohrleitungen, Mobilfunkantennen, Energiegewinnung, usw.?
2. Welche rechtlichen Modelle sind geeignet, eine sachgerechte Multifunktionalität unter Verrechnung der Kosten nach dem Nutzerprinzip herbeizuführen?
3. Welche Möglichkeiten bestehen, Bewilligungsverfahren für erdverlegte Netze zu beschleunigen?
4. Kann der Bericht unparteiisch darlegen, inwiefern erdverlegte Stromnetze Energieverluste und Elektrosmog reduzieren, und welche Rahmenbedingungen gelten müssen, damit dies tatsächlich stattfindet? Kann der Bericht auch darlegen, inwiefern Gleichstromtechnologie helfen könnte, Energieverluste zu senken und Netzkapazitäten auszuweiten?
5. Könnte die von ABB entwickelte Gleichstromtechnik („HVDC light“) in der Schweiz zur Beseitigung von Engpässen und Elektrosmog beitragen?
6. Wie wird das Problem der Multifunktionalität von Autobahnen in anderen Ländern gelöst?
7. Welche weiteren Rahmenbedingungen sind nötig, um an sensiblen Stellen eine Entlastung der Landschaft und der Anwohner zu erreichen?

Ziel: Multifunktionale Nutzung der Nationalstrassen als Träger weiterer Infrastrukturen, insbesondere von Stromnetzen.

Antwort BR: (21.05.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Die Mehrfachnutzung des Nationalstrassenareals werde bereits heute in vielen Fällen realisiert. In der Praxis stellen sich häufig Fragen der Kostentragung sowie der organisatorischen Rahmenbedingungen bei Erstellung und Betrieb der Anlagen. Nebst den technischen Voraussetzungen für die Mehrfachnutzung des Nationalstrassenareals wären insbesondere die organisatorischen, rechtlichen und finanziellen Aspekte zu klären. Gegebenenfalls wären gesetzgeberische Anpassungen vorzusehen. In Bezug auf die Mehrfachnutzung der Eisenbahntrassen stellen sich analoge Fragen.

Stand im NR: (13.06.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt Zustimmung zum Postulat mit der Ergänzung, dass der Bericht explizit auch Antworten auf die Frage gibt, welche Auswirkungen die Installation, die Wartung und der Betrieb von erdverlegten Leitungen auf die Verkehrsnutzung der Autobahnen haben wird sowie wie allfällige Auswirkungen auf den Verkehr vermieden bzw. minimiert werden können.

Die Nutzung der Nationalstrassen als Leistungsträger diverser weiterer Infrastrukturen darf keinesfalls in ihrer Leistungsfähigkeit oder Sicherheit als wichtigstes und sicherstes Strassennetz unseres Landes beeinträchtigt oder in Frage gestellt werden.

**08.3162 Po. Heim****Begrenzung des steuerlichen Mobilitätsabzugs.  
Auswirkungen auf die motorisierte Mobilität**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, in welchem Ausmass der Mobilitätsabzug bei den direkten Bundessteuern finanzielle Anreize zur Benutzung motorisierter Verkehrsmittel und damit steuerseitig induzierte negative Klimaeffekte schafft. Dabei geht es um die folgenden Fragen:
1. Welcher Verlagerungseffekt vom individuellen Motorfahrzeug- auf den öffentlichen Verkehr oder auf motorlose Pendlerwege würde erreicht, wenn der Mobilitätsabzug gestrichen würde?
  2. Welcher Verlagerungseffekt vom individuellen Motorfahrzeug- auf den öffentlichen Verkehr oder auf motorlose Pendlerwege würde erreicht, wenn der Mobilitätsabzug generell pro Kilometer für alle Verkehrsarten inklusive Zufussgehen und Velofahren auf 15 Rappen pro Kilometer festgelegt würde?
  3. Welche Effekte würden in klimapolitischer Hinsicht, in der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, erreicht?
  4. Welche Effekte würden in raumplanerischer Hinsicht, z.B. bei der Frage der Zersiedelung, erreicht?
- Ziel: Den finanziellen Vorteil des Pendelns mit dem Auto reduzieren, die finanzielle Benachteiligung der nichtmotorisierten Berufspendler und der Nichterwerbstätigen wie z.B. der Rentner beseitigen, den Steueranfall verkleinern.
- Stellungnahme BR: (18.06.08) Der Bundesrat teilt das Anliegen der Postulantin. Er ist bereit, in einem Bericht darzulegen, inwiefern der Mobilitätsabzug die Wahl des Wohn-, Arbeitsortes und des Verkehrsmittels beeinflusst.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung des Postulats.
- Fahrkosten stehen in direktem Zusammenhang mit dem Einkommenserwerb und sind Gewinnungskosten. Beides ist relevant für die Bemessung des steuerbaren Einkommens und muss nach dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung grundsätzlich nach effektiven Zahlen ermittelt werden; eine Sonderbehandlung von bestimmten Verkehrsmitteln ist bei der Steuerbemessung sachlich nicht zu begründen.
- Ausserdem wäre die (teilweise) Abschaffung der Mobilitätsabzüge in einer Berufswelt, die der Flexibilität in Bezug auf den Arbeitsort immer grössere Bedeutung beimisst, ein falsches Signal.
- Die angestrebte Ungleichbehandlung bei den Mobilitätsabzügen läuft auf eine Diskriminierung der Arbeitstätigen in den Randregionen hinaus und führt zu einer Ungleichbehandlung von Selbstständig- und Unselbstständigerwerbenden, welche weiterhin gewerblich oder beruflich bedingte Fahrkostenabzüge geltend machen könnten.

**08.3325 Po. Thorens Goumaz CO<sub>2</sub>-Kompensation. Einführung des Gold-Standard-Labels**

- Antrag: Es soll geprüft werden, ob das Gold-Standard-Label auf die CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekte der Stiftung Klimarappen oder einer anderen, gleichwertigen Organisation angewendet und wie die Umsetzung solcher Kompensationen in der Schweiz bestmöglich gefördert werden könnte.
- Ziel: Qualität der unterstützten Projekte und bei deren Umsetzung sichern, Glaubwürdigkeit des CO<sub>2</sub>-Kompensationssystems schaffen
- Stellungnahme BR: (19.09.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.
- Nationalrat: (03.10.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar: Die Sicherstellung der Qualität der ausländischen Zertifikate ist ein wichtiges Anliegen. **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS unterstützt als Gründungsmitglied der Stiftung Klimarappen die vertiefte Überprüfung der Möglichkeiten zur CO<sub>2</sub>-Kompensation mit Projekten des Gold-Standard- oder anderer hochwertiger Labels und empfiehlt Zustimmung zum Postulat.

**08.3601 Po. Nordmann Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, die Einführung eines Mechanismus zu prüfen, der für Personenwagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss eine Emissionsobergrenze pro Kilometer festlegt. Für Emissionen über diesem Grenzwert können Emissionsrechte ersteigert werden. Der Bundesrat kann verschiedene Varianten eines solchen Mechanismus berücksichtigen.
- Ziel: Vorabklärungen zu einem Cap-and-Trade-System im Bereich der Motorfahrzeuge zur Durchsetzung der EU-Vorschriften betreffend die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuimmatrikulierten Personenwagen ab 2012 (120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer).
- Stellungnahme BR: (26.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.
- Nationalrat: (19.12.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt die Ablehnung des Postulats.  
Die Einführung eines Cap-and-Trade-Systems mit handelbaren Emissionsrechten im Bereich des Motorfahrzeugmarkts führt zu einem parallelen Markt mit eigener Preisbildung. Daraus resultiert eine Verunsicherung der Autokäufer, weil der effektive Preis, der für ein Fahrzeug bezahlt werden muss, nicht zum Voraus klar feststeht. Ausserdem ist es störend, dass nicht mehr der relative Verbrauch, sondern der absolute zählt; das heisst, grosse Autos werden, auch

wenn sie effizient sind, mit einem Malus bestraft. Und schliesslich besteht die Aussicht, dass das System kostenintensiv sein wird und somit nur ein Teil der Einnahmen aus dem Handel mit Emissionsrechten an die Automobilisten zurückfliessen dürfte.

**strasseschweiz** favorisiert anstelle von komplizierten und undurchsichtigen Massnahmen zur Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen den naheliegenden Weg, sich an die von der EU im Dezember 2008 beschlossenen Reduktionsziele anzulehnen und das entsprechende Massnahmenpaket für die Schweiz zu adaptieren. Dabei gilt es dem „Sonderfall Schweiz“ (Topografie, säulenpreisbedingt unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos, hoher Allradanteil) gebührend Rechnung zu tragen.

Die EU verpflichtet die Hersteller, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss (mithin den Treibstoffverbrauch) der neuen Autos bis 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) und bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Strafen.

#### **08.3693 Mo. Hochreutener Nationalstrassennetz. Engpassbeseitigung**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, in der Botschaft über die Engpassbeseitigung beim Nationalstrassennetz im Rahmen des Infrastrukturfonds auch eine Liste von Projekten zur Engpassbeseitigung vorzulegen, welche innerhalb der vorgesehenen Gesamtsumme nicht realisiert werden können, die aber für die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes nötig sind. Der Bundesrat wird ebenfalls beauftragt, Vorschläge für eine Zusatzfinanzierung in der Grössenordnung von drei Milliarden Franken zu unterbreiten.
- Ziele:** Ausrichtung der schweizerischen Infrastrukturpolitik nach den Realitäten in Verkehr und Wirtschaft.
- Stellungnahme BR:** (26.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Die Programmbotschaft werde auch eine Liste von Projekten enthalten, welche innerhalb der vorgegebenen Gesamtsumme des Infrastrukturfonds nicht realisiert werden können. Zudem werde der Bundesrat die längerfristigen finanziellen Perspektiven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr darstellen und Optionen für die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Ausgaben und Einnahmen aufzeichnen.
- Nationalrat:** (19.12.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt die Annahme der Motion. Im Bericht zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel (derzeit in Vernehmlassung bis 17.04.09) sind die betroffenen Autobahnteilstücke mit bestehenden und absehbaren Engpässen in vier verschiedenen Modulen dargelegt. Im Jahre 2020 werden rund 400 Kilometer Nationalstrassen überlastet sein. Die gesamten Investitionskosten zur Engpassbeseitigung betragen in den nächsten 20 Jahren 20,5 Milliarden

Franken. Mit dem Investitionsvolumen von 5,5 Milliarden Franken gemäss Infrastrukturfondsgesetz bleibt somit ein grösserer Teil der Engpässe bestehen.

**strasseschweiz** leitet aus den Erkenntnissen des Bundesrats die Forderungen ab, dass auf dem ganzen Nationalstrassennetz ein flüssiger, berechenbarer Verkehrsablauf anzustreben ist und bestehende und absehbare Engpässe somit innert nützlicher Frist zu beseitigen sind. Entsprechend ist die Anpassung des Kredits zur Engpassbeseitigung im Infrastrukturfondsgesetz unumgänglich und muss innert nützlicher Frist erfolgen.