

# Sommersession 2009

## Nationalrat

**Behandlungsreife Motionen und Postulate  
(Stand 24.04.09)**

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

## Inhaltsverzeichnis

### Sommeression 2009: 25. Mai bis 12. Juni 2009

#### Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
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 der Motion</b>
07.3742	Po. Fraktion G	Verschiedene Klimaschutzmodelle (Vergleich reine Lenkungsabgabe mit Wirkung von Emissionszertifikaten und Investitionen in Projekte im Ausland) <b>Ablehnung des Postulats</b>
07.3788	Mo. Aubert	In das Projekt Via sicura investieren (Beschleunigte Umsetzung von Via sicura) <b>Ablehnung der Motion</b>
07.3791	Mo. Fraktion G	Maximal 2 Grad globale Erwärmung (Nationale Klimapolitik soll auf diesen Grenzwert ausgerichtet werden) <b>Ablehnung der Motion</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 (Allfällige Vorteile von Berufstätigen, die mit dem Auto pendeln, eliminieren) <b>Ablehnung des Postulats</b>
08.3325	Po. Thorens Goumaz	CO <sub>2</sub> -Kompensation. Einführung des Gold-Standard-Labels (Sicherung der Qualität bei der CO <sub>2</sub> -Kompensation mittels Emissionszertifikaten) <b>Annahme des Postulats</b>
08.3601	Po. Nordmann	Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO <sub>2</sub> -Ausstoss (Vorabklärungen zu einem Cap-and-Trade-System im Bereich der Motorfahrzeuge) <b>Ablehnung des Postulats</b>
08.3634	Mo. Giezendanner	Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (Beschleunigung des Verfahrens) <b>Annahme der Motion</b>
08.3693	Mo. Hochreutener	Nationalstrassennetz. Engpassbeseitigung (Auflistung der nicht realisierbaren Projekte zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen, Vorschläge für eine Zusatzfinanzierung in der Grössenordnung von drei Mia. Franken) <b>Annahme der Motion</b>

---

08.3783	Po. Heim	Befristete Leistungsbeschränkung von Motorfahrzeugen (Leistungslimite bei Motorfahrzeugen für Junglenker von 18-25 Jahren, Charakterprüfung für Lenker von stärkeren Fahrzeugen)	<b>Ablehnung des Postulats</b>
08.3811	Mo. Widmer	Verbot von Raser-Warngeräten (Verbot von Radar-Warnsystemen oder Radar-Warndiensten, Verbot des Mitführens von Radar-Warngeräten)	<b>Ablehnung der Motion</b>

---

**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 Gebrauchtwagen- 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:	<b>strasseschweiz</b> – 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.

**07.3742 Mo. Fraktion G****Verschiedene Klimaschutzmodelle**

- Antrag: Es sollen drei Klimaschutzmodelle mit unterschiedlichen Ansätzen genauer studiert und mit den Zielvorgaben verglichen werden. Zu folgenden Modellen sollen Vergleiche angestellt werden: Eine reine Lenkungsabgabe mit einem Rückverteilungsmechanismus soll mit der Wirkung von Emissionszertifikaten und Investitionen in Projekte im Ausland verglichen werden. Die Auswirkungen der verschiedenen Modelle sollen im Hinblick auf folgende Parameter studiert und quantifiziert werden:
- Volkswirtschaftliche Faktoren wie Beschäftigung, Wertschöpfung in der Schweiz, Kostenfolgen für KMU;
  - Zielführung der Modelle im Hinblick auf den CO<sub>2</sub>-Absenkungspfad;
  - Auswirkungen in den Bereichen Innovation, Forschung und Entwicklung in der Schweiz;
  - Effekte im Ausland unterschieden nach Entwicklungsstatus.
- Ziel: Liefern von Angaben zur Auswirkung und Zielführung der grundsätzlich verschiedenen Modelle für den Klimaschutz.
- Beschluss NR: (13.06.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Antwort BR: (07.05.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.  
Mit Beschluss vom 20. Februar 2008 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, bis Mitte 2008 eine Vernehmlassungsvorlage zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2012 auszuarbeiten. Darin sollen verschiedene klimapolitische Instrumente zur Diskussion gestellt werden. Dabei werden auch die vom Postulat geforderten Instrumente, namentlich eine reine Lenkungsabgabe und Massnahmen im Ausland, berücksichtigt werden.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung des Postulats.  
Der Bundesrat hat am 6. Mai 2009 die Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevision festgelegt und die entsprechende Botschaft angekündigt. Das Postulat wird dadurch obsolet.

**07.3788 Mo. Aubert****In das Projekt Via sicura investieren**

- Antrag: Dem Parlament soll so bald wie möglich das Projekt Via sicura unterbreitet werden, damit es rasch umgesetzt werden kann.
- Ziel: Die Zahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen reduzieren.
- Antwort BR: (21.01.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
- Stand im NR: (20.03.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt die Ablehnung der Motion.  
Die Motion rennt beim Bundesrat bereits offene Türen ein. Sie ist für die Beschleunigung des Prozederes überflüssig. Am 13. März 2009 endete das Via-sicura-Vernehmlassungsverfahren. Der Bundesrat wird gestützt auf die Ergebnisse dieser Vernehmlassung entscheiden, welche Änderungsvorschläge er dem Parlament unterbreitet.

**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 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?
- Ziele:** 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 Steuer ausfall 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-, Arbeitsorts und des Verkehrsmittels beeinflusst.
- Stand im NR: (03.10.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- 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, die 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.
- Ziele: 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.
- Ziele:** 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 im Voraus klar feststeht.  
Ausserdem ist störend, dass nicht mehr der relative Verbrauch zählt, sondern der absolute; 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 g/km und bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Strafen.

**08.3634 Mo. Giezendanner****Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz**

- Antrag:** Die Botschaft zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz ist so rasch als möglich zu verabschieden, damit die vorgesehenen Projekte schnell ausgeführt werden. Ebenso sollen die Projektierungsarbeiten

für wichtige Schlüsselprojekte (u.a. Ausbau Härkingen–Rothrist auf sechs Spuren) der Engpassbeseitigung bereits jetzt vorgenommen werden, damit nach dem Sprechen der Gelder mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Ziel: Verzögerungen punkto Inangriffnahme der Bauarbeiten vermeiden.

Stellungnahme BR: (26.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Die Projektierungsarbeiten für die unbestrittenen Projekte der Engpassbeseitigung, dazu gehört zum Beispiel der 6-Spur-Ausbau Härkingen–Wiggertal, werden durch das ASTRA parallel zur Erarbeitung der Programmbotschaft vorangetrieben, sodass nach Möglichkeit im Zeitpunkt des Entscheids des Parlaments diese Projekte baureif sind.

Stand im NR: (20.03.09) 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 (Vernehmlassung abgeschlossen am 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 ebenfalls innert nützlicher Frist erfolgen.

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

**strasseschweiz** leitet aus den Erkenntnissen des Bundesrates 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 Kredites zur Engpassbeseitigung im Infrastrukturfondsgesetz unumgänglich und muss ebenfalls innert nützlicher Frist erfolgen.

## 08.3783 Po. Heim

### Befristete Leistungsbeschränkung von Motorfahrzeugen

Antrag: Es sollen Möglichkeiten geprüft und dem Parlament vorgeschlagen werden, die es erlauben – ähnlich wie bei Motorrädern – eine Leistungsmitte bei Motorfahrzeugen für Junglenker von 18 bis 25 Jahren einzuführen, und flankierend dazu für jene jungen Leute, die beruflich stärkere Fahrzeuge (z.B. Kundenfahrzeuge) fahren müssen, eine entsprechende zusätzliche Fahrprüfung, die auch die charakterliche Eignung in Betracht zieht, vorzusehen.

Ziel: 18- bis 25jährige Junglenker sollen nur noch leistungsbeschränkte Motorfahrzeuge führen dürfen.

Stellungnahme BR: (06.03.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Stand im NR: (20.03.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung des Postulats.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms „Vision zero“ des UVEK wurde eine Leistungsgewichtsbeschränkung der Fahrzeuge für

Neulenker vorgeschlagen, im weiteren Beurteilungsverfahren jedoch aufgrund fehlender eindeutiger Erkenntnisse aus Forschung und Praxis verworfen.

Die vorgeschlagenen Charakterkontrollen für Neulenker, die ausnahmsweise auch Fahrzeuge ohne Leistungsgewichtsbeschränkung führen dürfen, sind nicht praktikabel. Es wird bezweifelt, dass aus entsprechenden Untersuchungen im Einzelfall abschliessend gültige Erkenntnisse für die künftige Eignung als Motorfahrzeugführer gewonnen werden können. Einige unverbesserliche Fahrer würden möglicherweise identifiziert; doch wie viele würden durch die Maschen fallen? Noch schlimmer: Wie viele gute Fahrer drohten durch die Prüfung zu fallen oder zumindest ungerechtfertigte administrative Unannehmlichkeiten auf sich nehmen zu müssen aufgrund so vager Kriterien (z.B. „Risikobewusstsein“, „reife Konfliktverarbeitung“, „Stressresistenz“, „Flexibilität im Denken“, „psychische Ausgeglichenheit“), wie sie im Zusammenhang mit Massnahmen im Sinne von Charakterkontrollen in der Literatur genannt werden.

Nach geltendem Recht kann die Verwaltungsbehörde einen Führerausweis aus Sicherheitsgründen verweigern oder entziehen, indem sie sich auf die charakterliche Eignung des Fahrers beruft – dies in der Regel aufgrund eines psychologischen Gutachtens. Die Massnahme gilt unabhängig der Leistungseigenschaften für alle Fahrzeuge der entsprechenden Kategorie. Die Bestimmungen in Art. 14 SVG sowie die einschlägigen Regelungen in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) sind u.E. ausreichend.

#### 08.3811 Mo. Widmer

#### Verbot von Raser-Warngeräten

**Antrag:** Radar-Warnsysteme wie Radar-Pager oder Radar-SMS-Warndienste sind zu verbieten. Analog dem Verbot von Radar-Warngeräten ist bereits das Mitführen entsprechender Geräte unter Strafe zu stellen.

**Ziel:** Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr.

**Stellungnahme BR:** (25.02.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

**Stand im NR:** (20.03.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.

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

Radarwarnungen haben nicht nur Nach-, sondern auch Vorteile. Nachteilig ist, dass ein potenzieller Raser die Geschwindigkeit nur gerade am Ort der Kontrolle dämpft, nachher aber wieder losbraust und nicht stets mit einer Kontrolle rechnet.

Der Vorteil ist, dass im Raum der Kontrolle korrekt gefahren wird. Auch die Behörden nutzen diesen Präventiveffekt, indem sie zum Teil Radargeräte beziehungsweise „unbestückte“ Instrumentengehäuse bewusst auffällig platzieren. Es gibt sogar Tafeln, auf denen ganz offiziell „Achtung Radarkontrolle“ steht. Denn das Ziel einer solchen Kontrolle

ist ja nicht, möglichst viele Bussen einheimsen zu können, sondern dass anständig und korrekt gefahren wird.

Gemäss Strassenverkehrsrecht ist die Warnung von Verkehrsteilnehmenden durch Dritte denn auch nicht verboten. Das Bundesgericht hat die Zulässigkeit der Warnung bestätigt, weil die Durchführung und der Ablauf der Radarmessung selber nicht beeinträchtigt werden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Telematik laufend neue Möglichkeiten zur Echtzeitanzeige von Gefahren, Hinweisen, usw. schafft. Die entsprechenden Geräte und Software-Programme werden für den internationalen Markt entwickelt, der an der Schweizer Grenze nicht haltmacht.

Ein rigoroses Verbot im Sinne der Motion ist übertrieben.