

Vorschau Wintersession 2009

Nationalrat

**Behandlungsreife Initiativen, Motionen und Postulate
(Stand 04.11.2009)**

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

Inhaltsverzeichnis

Wintersession 2009: 23. November bis 11. Dezember 2009

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
07.3788	Mo. Aubert	In das Projekt Via sicura investieren (<i>Rasche Umsetzung von Via sicura</i>) Ablehnung der Motion
07.3791	Mo. Fraktion G	Maximal 2 Grad globale Erwärmung (<i>Klimapolitik auf max. 2 Grad Erwärmung ausrichten</i>) Ablehnung der Motion
08.3017	Po. Rechsteiner-Basel	Multifunktionale Nationalstrassen. Entlastung der Landschaft (<i>Bericht über Nutzung der Nationalstrassen für Stromnetze, Rohrleitungen, Mobilfunkantennen, usw.</i>) Zustimmung zum Postulat
08.3162	Po. Heim	Begrenzung des steuerlichen Mobilitätsabzugs. Auswirkungen auf die motorisierte Mobilität (<i>Bericht über die finanziellen Anreize des Mobilitätsabzugs auf Benutzung motorisierter Verkehrsmittel</i>) Ablehnung des Postulats
08.3601	Po. Nordmann	Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO ₂ -Ausstoss (<i>Mechanismus zur Vermeidung von PW mit hohem CO₂-Ausstoss; Emissionsrechte</i>) Ablehnung des Postulats
08.3634	Mo. Giezendanner	Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (<i>Beschleunigtes Vorgehen bei der Engpassbeseitigung</i>) Annahme der Motion
08.3693	Mo. Hochreutener	Nationalstrassennetz. Engpassbeseitigung (<i>Liste der nicht finanzierbaren Projekte zur Engpassbeseitigung; Vorschläge für Zusatzfinanzierung</i>) Annahme der Motion
08.3783	Po. Heim	Befristete Leistungsbeschränkung von Motorfahrzeugen (<i>Leistungslimite bei Motorfahrzeugen für Junglenker von 18 bis 25 Jahren</i>) Ablehnung des Postulats
09.3526	Mo. Leutenegger Oberholzer	Lärmschutz in der Schweiz. Massnahmenplan (<i>Erweiterte Lärmbekämpfungsstrategien, Konzentration auf wichtigste Lärmquellen</i>) Annahme der Motion
09.3592	Mo. von Graffenried	Energie- und Umweltetikette für Reifen (<i>Deklaration von Lärm, Grip [Haftung beim Fahren] und Treibstoffverbrauch</i>) Ablehnung der Motion

09.3611 Po. Bourgeois

Reduktion der CO₂-Emissionen durch Beimischung von Biotreibstoffen zu Treibstoffen
(*Bericht über aktuelle Situation*)**Annahme des Postulats**

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. Die Botschaft des Bundesrats ist auf Mitte 2010 angekündigt.

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.
- 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.
Der Bundesrat hat am 26. August 2009 die Botschaft zu einem neuen CO₂-Gesetz vorgelegt. Demnach soll die Schweiz ihren Ausstoss an Treibhausgasen bis 2020 gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 20 Prozent reduzieren. Falls sich andere wichtige Industrieländer und namentlich die Europäische Union (EU) auf ein weiter gehendes (minus 30 Prozent) verpflichten, will der Bundesrat diesbezüglich nachziehen.
Immerhin wird an dieser Stelle aufgrund zahlreicher Beobachtungen 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 Elektromog 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 Elektromog 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 die Zustimmung des Postulats 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 beziehungsweise minimiert werden können.

Die Nutzung der Nationalstrassen als Leistungsträger diverser weiterer Infrastrukturen darf keinesfalls in ihrer Leistungsfähigkeit oder Sicherheit als wichtigstes und sicherstes Strassennetz der Schweiz 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 CO₂-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 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.
- 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, welche weiterhin gewerblich oder beruflich bedingte Fahrkostenabzüge geltend machen könnten.

08.3601 Po. Nordmann**Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO₂-Ausstoss**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, die Einführung eines Mechanismus zu prüfen, der für Personenwagen mit hohem CO₂-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 CO₂-Emissionen von neuimmatrikulierten Personenwagen ab 2012 (120 Gramm CO₂ 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 es 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 CO₂-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.
- strasseschweiz** spricht sich für die Übernahme dieses Zielwerts durch die Schweiz aus; aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage und anderen Besonderheiten unseres Landes fordert **strasseschweiz** hingegen die verzögerte Inkraftsetzung dieses Zielwerts gegenüber der EU-Vorgabe. Ausserdem lehnen wir das Sanktionsmodell des Bundesrats ab, das für die Schweiz die doppelten Ansätze gegenüber jenen der EU vorsieht.

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 bei 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 sowie 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.
Keinesfalls zu akzeptieren ist eine weitere Kürzung der verfügbaren Finanzmittel für die Beseitigung der Engpässe auf den Problemstrecken des Nationalstrassennetzes, wie dies der Bundesrat mit seiner Vorlage über die Freigabe der Mittel in den Infrastrukturfonds des Strassenverkehrs am 11. November 2009 in Aussicht gestellt hat.

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.
- Ziel:** Ausrichtung der schweizerischen Infrastrukturpolitik an 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, die 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.
- Stand im NR:** (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 (vorgelegt am 11. November 2009) 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.
- Keinesfalls zu akzeptieren ist eine weitere Kürzung der verfügbaren Finanzmittel für die Beseitigung der Engpässe auf den Problemstrecken des Nationalstrassennetzes, wie dies der Bundesrat mit seiner Vorlage über die Freigabe der Mittel in den Infrastrukturfonds des Strassenverkehrs am 11. November 2009 in Aussicht gestellt hat.

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 dem geltenden 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 den 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.

09.3526 Mo. Leutenegger-Oberholzer Lärmschutz in der Schweiz. Massnahmenplan

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, einen Massnahmenplan zur Lärmbekämpfung einschliesslich deren Finanzierung auszuarbeiten und dem Parlament vorzulegen. Die Strategien zur Lärmbekämpfung sind gegenüber heute zu erweitern und auf die wichtigsten Lärmquellen zu konzentrieren. Ziel muss es sein, die schädlichen Lärmmissionen, von denen heute 1,35 Millionen Menschen in der Schweiz betroffen sind, zu beseitigen oder mindestens signifikant zu reduzieren.
- Ziel:** Erweiterte Lärmbekämpfungsstrategien, Konzentration auf wichtigste Lärmquellen.
- Stellungnahme BR:** (19.08.09) Der Bundesrat anerkennt, dass zusätzliche Anstrengungen nötig sind, um die Bevölkerung vor schädlichem oder lästigem Lärm tatsächlich schützen zu können. Er ist bereit, einen auf die wichtigsten Lärmarten beschränkten Massnahmenplan zur Lärmbekämpfung auszuarbeiten.
- Stand im NR:** (25.09.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar:** **strasseschweiz** tritt seit jeher dafür ein, dass Lärmsanierungen und Schallschutzmassnahmen zügig durchgeführt werden, wo die Grenzwerte überschritten sind. Forderungen nach Verlängerung der Sanierungsfristen für Strassen und Eisenbahnen hat **strasseschweiz** in den letzten Jahren stets abgelehnt. Entsprechend wird der Vorstoss für einen Massnahmenplan zur Lärmbekämpfung unterstützt.
- Als Massnahmen zur Lärmverminderung im Strassenverkehr stehen technische Massnahmen an der Quelle im Vordergrund, wie sie seit vielen Jahren von der vorab ausländischen Automobilindustrie gefördert und mit gutem Erfolg vorgenommen werden. Entsprechende Massnahmen müssen verhältnismässig und wirtschaftlich tragbar sein sowie einen effizienten Beitrag an das Verminderungsziel leisten.
- Keinesfalls dürfen solche Massnahmen den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels beeinträchtigen. Einen wichtigen Beitrag leistet die Entschärfung von stark belasteten Strassenstrecken mit lokalen Schallschutzmassnahmen oder mit dem Bau von Umfahrungsstrassen. Solange nicht alle technischen Möglichkeiten zur Lärmreduktion ausgeschöpft sind, werden Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs zwecks Verminderung der Lärmquelle abgelehnt.
- Die Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen im Verkehrsbereich muss nach den Grundsätzen des Verursacherprinzips erfolgen. Soweit die aktuelle Gesetzgebung diesen Grundsatz verletzt (z.B. Lärmsanierung der Eisenbahnen aus Mitteln des FinöV-Fonds), muss diese mit einem künftigen Finanzierungsmodell für den Verkehrsträger Schiene abgelöst werden.

09.3592 Mo. von Graffenried**Energie- und Umweltetiketten für Reifen**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, eine einheitliche Energie- und Umweltetikette für Autoreifen einzuführen, welche die drei Kriterien Lärm, Grip (Haftung beim Fahren) und Treibstoffverbrauch gleichermaßen berücksichtigt.
- Ziel: Konsumenteninformation zur Beurteilung der Reifeneigenschaften, insbesondere deren Lärmverhalten.
- Stellungnahme BR: (19.08.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.
Gegenwärtig sei auf Stufe EU eine Überarbeitung der rechtlichen Grundlagen über die Anforderungen an die Sicherheit und die Lärmemissionen der PKW- und LKW-Reifen im Gang. Die geltenden Grenzwerte für die Abrollgeräusche von Reifen sollen dabei verschärft werden. Zudem beabsichtigt die EU, ein Kennzeichnungssystem zu schaffen, das Angaben zu Rollwiderstand, Nassbremseigenschaften und Abrollgeräusch enthält (Labelling scheme). Dieses soll sich visuell an der bekannten Energieeffizienz-Etikette mit den Klassen A bis G orientieren. Leise Reifen sollen zudem mit einer „Low-noise“-Markierung versehen werden. Ab Juli 2012 sollen die Reifenhersteller dazu verpflichtet werden, ihre Produkte entsprechend zu kennzeichnen.
- Stand im NR: (29.09.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar: **strasseschweiz** spricht sich gegen die Überweisung der Motion aus.
Weil auf Stufe EU derzeit bereits ein Kennzeichnungssystem für Reifen im Aufbau begriffen ist, macht es keinen Sinn, dem schweizerischen Bundesrat einen gleichartigen Auftrag zu erteilen. Eine Sonderlösung oder Alleingang für unser Land soll unbedingt vermieden werden.

09.3611 Po. Bourgois**Reduktion der CO₂-Emissionen durch Beimischung von Biotreibstoffen zu Treibstoffen**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, in dem namentlich auf folgende Punkte eingegangen wird:
1. Wie sieht die Politik in Sachen Beimischung von Biotreibstoffen zu Treibstoffen aus?
 2. Besteht die Möglichkeit, unseren Bedarf mit Biotreibstoff aus Abfällen oder aus Biomasse zu decken? Wie hoch ist diesbezüglich unser Selbstversorgungsgrad?
 3. Welche Anreize müssen geschaffen werden, um die festgelegten Ziele hinsichtlich der CO₂-Reduktion im Bereich des Strassenverkehrs zu erreichen?
 4. Welche Gesetzesänderungen müssen vorgenommen werden, um eine höherprozentige Beimischung zu erlauben und dadurch die Einführung von E10-/B10-Treibstoffen zu ermöglichen, wie es in Frankreich und den USA der Fall ist?
 5. Welche Massnahmen müssen ergriffen werden, um die Infrastruktur an die festgelegten Ziele anzupassen?
 6. Aus welchen Gründen besitzen Biotreibstoffe einen so kleinen Marktanteil?
- Ziel: Der Bericht sollte das Hauptaugenmerk auf die Infrastruktur legen, die zur Erreichung der festgelegten Ziele notwendig ist, und analysieren, ob die im Mineralölsteuergesetz vorgesehenen Anreize ausreichen oder ob nach anderen Lösungen wie der in der EU bestehenden Beimischungspflicht gesucht werden sollte.
- Stellungnahme BR: (19.08.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. In einem kurzen Bericht können sowohl die Potenziale für die Erzeugung und den Einsatz von biogenen Treibstoffen wie auch die sich daraus ergebenden Risiken dargestellt werden; dies unter Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Anliegen der parlamentarischen Initiative Rechsteiner-Basel (08.480; „Moratorium für Agrotreibstoffe“) sowie ähnlich lautender Vorstösse einerseits und bestehender Berichte und Strategien zum Themenbereich andererseits. Im Rahmen dieser Arbeiten kann gleichzeitig das Ausmass der Reduktion von CO₂-Emissionen durch verschiedene Massnahmen im Verkehrsbereich aufgezeigt werden.
- Stand im NR: (29.09.09) Bekämpft – Diskussion verschoben.
- Kommentar: Die Erwartungen der Öffentlichkeit an die Biotreibstoffe und effektiven Herstellungs- und Einsatzmöglichkeiten in der Praxis klaffen so weit auseinander, dass die vertiefte Abklärung im Sinne des Postulats durchaus Sinn machen dürfte. **strasseschweiz** empfiehlt deshalb die Annahme des Postulats.