

Vorschau Frühjahrssession 2010

Nationalrat

Behandlungsreife Initiativen, Motionen und Postulate
(Stand: 04.02.10)

Kontakte:

Nationalrat Markus Hutter, via Parlament

Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Frühjahrssession 2010: 01. bis 19. März

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
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
08.3325	Po. Thorens Goumaz	CO ₂ -Kompensation. Einführung des Gold-Standard-Labels Zustimmung zum Postulat
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
08.529	Pa.IV. Teuscher	Keine Verherrlichung der Geschwindigkeit in der Autowerbung <i>(Hohe Geschwindigkeiten und schnelles Fahren sollen nicht als Botschaften in der Autowerbung eingesetzt werden)</i> Ablehnung der Pa.IV.
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
- 09.3863 Po. Müller Geri Elektromobilität im urbanen Raum
(Bericht über Möglichkeiten, Chancen und Voraussetzungen des Elektroantriebs in städtischen Räumen)
Annahme des Postulats
-

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 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 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 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.

08.3325 Po. Thorens Goumaz CO₂-Kompensation. Einführung des Gold-Standard-Labels

Antrag: Es soll geprüft werden, ob das Gold-Standard-Label auf die CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Kompensation mit Projekten des Gold-Standard- oder anderer hochwertiger Labels und empfiehlt die Zustimmung zum Postulat.

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 zum 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 komplizierter und undurchsichtiger 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, wie dies der Bundesrat mit der Teilrevision des CO₂-Gesetzes bereits vorgeschlagen hat. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage und anderen Besonderheiten unseres Landes fordert **strasseschweiz** hingegen die verzögerte Inkraftsetzung dieses Zielwerts gegenüber der EU-Vorgabe.

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 und bestehende sowie 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 nach den Realitäten in Verkehr und Wirtschaft.

Stellungnahme BR: (26.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Die Programm-Botschaft 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.

Stand im NR: (19.12.08) Bekämpft – Diskussion verschoben.

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

Im Bericht zum Programm betreffend die 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 25-jährige 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.

08.529 Pa.Iv. Teuscher**Keine Verherrlichung der Geschwindigkeit in der Autowerbung**

- Antrag: Es sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit hohe Geschwindigkeit, sportliches und schnelles Fahren als Argument bzw. Werbebotschaft in der Autowerbung unterbunden werden. Widerhandlungen sollen sanktioniert werden.
- Ziel: Mit verbindlichen Richtlinien für die Autowerbung soll verhindert werden, dass Lenker und Lenkerinnen, die ohnehin schon zum rücksichtslosen Fahren bzw. Rasen neigen, zusätzlich noch durch die Werbung zu einem risikoreichen Fahrverhalten animiert werden.
- Antrag KVF-NR: (13.10.09) Die Kommission beantragt mit 12 zu acht Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt ebenfalls, der Pa.Iv. keine Folge zu geben.
- Abgesehen davon, dass die Einzelinitiative in die Werbefreiheit eingreift, schießt sie weit über das Ziel hinaus. Weder in den weitgreifenden Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO) aus dem Jahr 2001 noch im Via-Sicura-Schlussbericht des Bundesrats aus dem Jahr 2005 ist eine derartige Massnahme aufgeführt. Das lässt die Schlussfolgerung zu, dass verbindliche Richtlinien in der Autowerbung für die Verkehrssicherheit nicht von Bedeutung sind.
- Hinzu kommt, dass kein Zusammenhang gegeben ist zwischen den Aussagen zu Geschwindigkeit, sportlichem und schnellem Fahren in

der Autowerbung und der zusätzlichen Stimulation von Fahrzeuglenkenden, die zu rücksichtslosem Fahren bzw. zum Rasen neigen.

Immer dann, wenn für ein bestimmtes Problem eine befriedigende Antwort fehlt, wird der Werbung der „Schwarze Peter“ zugespielt: Sie macht aus Jugendlichen Kettenraucher und Alkoholiker, sie ist schuld an Verkehrstoten und verantwortlich für einen übermässigen Kauf- und Konsumzwang.

Tatsache ist jedoch, dass niemand gegen seinen Willen zu etwas manipuliert bzw. gezwungen werden kann. Nicht die Autowerbung – auch nicht jene, welche die Leistung betont – macht Jugendliche zu Rasern, sondern ihr soziologisches Umfeld. Werbeverbote oder -einschränkungen sind nicht in der Lage, solche Risikofaktoren zu minimieren oder gar soziale Probleme zu eliminieren.

Werbung ist nicht mehr und nicht weniger als Information – und sie schafft Medienvielfalt. Wo Medienvielfalt herrscht, herrscht auch Meinungsvielfalt – und diese wiederum ist ein unverzichtbarer Teil unseres demokratischen Systems.

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 Lärmimmissionen, 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 Gange. 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 dieser 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. Bourgeois**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 soll 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 parlamentarische 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 Biotreibstoffe klaffen derart weit von den effektiven Herstellungs- und Einsatzmöglichkeiten in der Praxis auseinander, dass die vertiefte Abklärung im Sinne des Postulats durchaus Sinn machen dürfte. **strasseschweiz** empfiehlt daher die Annahme des Postulats.

09.3863 Po. Müller Geri**Elektromobilität im urbanen Raum**

- Antrag: Der Bundesrat wird beauftragt, bis Mitte 2010 einen Bericht vorzulegen über die Zukunftsperspektiven der Elektromobilität als klima- und umweltverträgliche Mobilität insbesondere in städtischen Gebieten. Im Rahmen des Berichts sollen namentlich folgende Fragen zur Sprache kommen:

- Besondere Stärken der Elektromobilität bezüglich Einsatzgebieten, Effizienz, usw.;
- Risiken der Elektromobilität (Batterietechnologie, Unfallgefahr, usw.);
- Infrastrukturbedürfnisse (Elektrotankstellen, usw.) und entsprechende Kostenfolgen;
- Synergien dezentrale Stromproduktion und Elektromobilität im Siedlungsgebiet;
- Mögliche Förderinstrumente wie lenkungsorientierte Anreizsysteme;
- Individuelle Elektromobilität und öffentlicher Verkehr;
- Stromqualität, respektive Einsatz ökologischer Stromprodukte für die Elektromobilität.

Ziel: Förderung und Nutzung der energetischen und ökologischen Vorteile des Elektroantriebs in städtischen Räumen.

Stellungnahme BR: (04.11.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Zurzeit werden die Grundlagen im Hinblick auf eine Strategie Elektromobilität erarbeitet. Fragen betreffend die Sicherheit oder die Infrastruktur erfordern zusätzliche Arbeiten. Der Bericht wird Mitte 2010 vorliegen.

Kommentar: **strasseschweiz** unterstützt das Postulat und empfiehlt dessen Überweisung.

Der Elektroantrieb wird in den kommenden Jahren den Strassenverkehr in der Schweiz deutlich beeinflussen. Gefordert sind nicht nur die Hersteller, sondern insbesondere auch der Staat und das Gemeinwesen, welche die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektrofahrzeugen mitgestalten und damit die rasche Verbreitung dieser Technologie beeinflussen werden können.