

# **Vorschau Wintersession 2008**

## **Nationalrat**

### **Kontakte:**

**NR Markus Hutter, via Parlament**

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

## Inhaltsverzeichnis

### Wintersession 2008: 01. bis 19. Dezember 2008

#### Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
03.411	Pa.Iv. Giezendanner	Wiederzulassung von Formel-1-Autorennen (Differenzen) ( <i>Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen</i> ) (behandlungsreifes Geschäft) <b>Zustimmung</b>
07.082	Bundesratsgeschäft	Gesamtschau FinöV (ZEB) ( <i>Festlegung der künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und deren Finanzierung</i> ) (15.12.08) <b>Modifikation</b>
07.3328	Mo. SR (Pfisterer Thomas)	Auftrag zu Zusatzvorlage mit Neat-Nachfinanzierung und Ergänzung des Teils ZEB ( <i>Absicherung der Finanzierung zur rechtzeitigen Bereitstellung von zurückgestellten sowie künftigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben</i> ) (15.12.08) <b>Zustimmung</b>
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz ( <i>Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe</i> ) (behandlungsreifes Geschäft) <b>Zustimmung</b>

**03.411 Pa.Iv. Giezendanner Wiederezulassung von Formel-1-Autorennen**

- Antrag: In der Schweiz sollen Formel-1-Autorennen grundsätzlich wieder zugelassen werden. Mit dieser Zulassung soll die Möglichkeit geschaffen werden, eine neue moderne Rennstrecke zu bauen.
- Ziel: Aufhebung des grundsätzlichen Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen gemäss Artikel 52 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).
- Beschluss NR: (22.09.04) Der Initiative wird mit 88 zu 75 Stimmen Folge gegeben.
- Bericht KVF-NR: (22.11.05) Die Kommissionen legt einen Bericht und Erlassentwurf zur Änderung von Artikel 52 SVG vor. Öffentliche Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen sollen wieder erlaubt sein. Sie brauchen jedoch eine Bewilligung.
- Antrag BR: (01.02.06) Der Bundesrat will keine Formel-1-Rennen in der Schweiz. Autorennen stünden wegen der Geschwindigkeit und der Risikobereitschaft im Gegensatz zu den Zielen der Verkehrssicherheit. Zudem brächten sie einen höheren Schadstoffausstoss und Energieverbrauch. Die hohen Kosten für Bau und Betrieb stellten die Wirtschaftlichkeit von Rennstrecken in Frage.
- Beschluss NR: (05.06.07) In der Gesamtabstimmung heisst der Nationalrat die Aufhebung des Verbots öffentlicher Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen mit 97 zu 77 Stimmen gut.
- Antrag KVF-SR: (04.07.07) Zwar ist sich die Kommission einig darin, dass eine allfällige Formel-1-Rennstrecke – oder auch andere Rennstrecken – gewisse negative Auswirkungen auf die Umwelt haben und insgesamt auch keinen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten würden. Dennoch stimmt die Kommission der SVG-Änderung mit fünf zu vier Stimmen zu. Sie tut dies in erster Linie aus ordnungspolitischen Gründen.
- Beschluss SR: (04.10.07) Der Ständerat beschliesst mit 22 zu 21 Stimmen, nicht auf die Vorlage einzutreten.
- Antrag KVF-NR: (31.10.08) Die Kommission hält mit 13 zu neun Stimmen an der Initiative fest.
- Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt, die SVG-Änderung zu genehmigen und das Verbot für Rundstreckenrennen aufzuheben.  
Das grundsätzliche Verbot von Rundstreckenrennen für Motorfahrzeuge ist nicht mehr zeitgemäss. Das Verbot in Artikel 52 SVG ist 1955 als Reaktion auf einen tragischen Unfall im französischen Le Mans entstanden, bei dem über 80 Personen ihr Leben verloren.  
Die Sicherheit hat sich auf den Rennplätzen auf der ganzen Welt in den letzten 50 Jahren entscheidend verbessert. Heute profitiert die zivile Autoindustrie von den Fortschritten in der Sicherheitstechnologie des Automobil-Rennsports.

**07.082 Bundesratsgeschäft****Gesamtschau FinöV (ZEB)**

## Vorhaben:

Mit der Gesamtschau FinöV sollen die künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) festgelegt und der NEAT-Gesamtkredit angepasst werden. ZEB soll im Umfang von rund 5,2 Milliarden Franken realisiert werden; für die Neat ergibt sich ein neuer Finanzbedarf in Höhe von 19,1 Milliarden Franken. Aus diesen Gründen steigt das Investitionsvolumen des FinöV-Fonds um ca. eine Milliarde Franken oder drei Prozent. Dies führt zu einer Entkoppelung der Finanzierung dieser beiden Grossprojekte.

Die Gesamtschau FinöV gliedert sich in sechs Vorlagen:

- **Vorlage 1:** Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) – Fortsetzung der Bahn-2000-Projekte; Ausbau von Eisenbahnknoten; Massnahmen zur Beschleunigung, Verdichtung und Leistungssteigerung
- **Vorlage 2:** Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 5,2 Mrd. Franken
- **Vorlage 3:** Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärm- sanierung der Eisenbahnen – Kredit: 1,33 Mrd. Franken
- **Vorlage 4:** Bundesbeschluss über die Anpassung des Neat- Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) – Gesamtkredit: 19,1 Mrd. Franken (inkl. Reserven)
- **Vorlage 5:** Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte – Verzögerter Beginn Rückzahlung der Bevorschussung
- **Vorlage 6:** Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 40 Mio. Franken

## Ziel:

Den Bau und die Finanzierung sowohl des Jahrhundertwerks Neat als auch der übrigen schweizerischen Bahninfrastruktur für den Personenfern- und den Güterverkehr sichern, da beide volkswirtschaftlich von grosser Bedeutung sind und langfristig sowie dauerhaft gestärkt werden sollen.

## Beschluss SR:

(05.06.08) (**Vorlage 1**) Auftrag an den Bundesrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis 2010 über die weitere Angebotsentwicklung und Ausbau Bahninfrastruktur; weitere Aufstockung des FinöV-Gesamtkredits vorgesehen, wobei der Bundesrat beauftragt wird, neue Einnahmenquellen zu suchen.

(**Vorlage 2**) Bewilligt wird ein Kredit von 5,4 Mia. Franken für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, d.h. 200 Mio. Franken zusätzlich für den Regionalverkehr.

**Vorlagen 3 bis 6:** Beschluss gemäss Entwurf des Bundesrats.

## Beschluss NR:

(16.09.08) Die **Vorlage 4** wird gemäss Fassung des Ständerats bzw. des Bundesrats gutgeheissen; der Neat-Gesamtkredit somit auf 19,1 Mia. Franken festgesetzt.

## Antrag KVF-NR:

(31.10.08) Eine starke Minderheit verlangt die Rückweisung der **Vorlagen 1-3** sowie **5** und **6** an den Bundesrat mit dem Auftrag, die unterschiedlichen Preisstände aller zur Behandlung stehenden Vorla-

gen neu auf den Preisstand 2007 abzustützen, damit das Parlament in Kenntnis des aktuellen Kostenstands entscheiden kann.

**Vorlage 1:** Bei Art. 10 (Weitere Entwicklung) verlangt eine Minderheit I, dass der Bundesrat der Bundesversammlung eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur unterbreitet, ohne bereits einzelne Strecken explizit zu nennen. Vielmehr seien zuerst eindeutige nachvollziehbare Kriterien und aufgrund dieser die Strecken und die Finanzierung festzulegen.

Bei Art. 12 (Finanzierungsmodalitäten) beantragt eine Minderheit die Bereitstellung der Mittel in Form von verzinslichen Darlehen und nicht in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen.

**Vorlage 1a (neu):** Die Kommissionsmehrheit fügt als weitere Vorlage eine Änderung des „Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs vom 28. September 1999“ in die Gesamtschau FinöV ein. Damit sollen die unverbrauchten Finanzmittel aus dem seinerzeit bewilligten Zahlungsrahmen 2000-2010 zur Förderung des Bahngüterverkehrs (Trassenpreisvergünstigung, Abgeltungen) für die Vorfinanzierung der ZEGB-Projekte verwendet werden.

**Vorlage 2:** Bei Art. 1 fordert eine Minderheit I, dass der Gesamtkredit 5,2 Mia. Franken (gemäss Bundesrat) beträgt. Eventualiter will eine Minderheit II den Gesamtkredit von 5,4 Mia. Franken bewilligen – dies allerdings auf dem Preis- und Projektstand 2007 und ohne Teuerung sowie Mehrwertsteuer.

Einen von der Kommissionsmehrheit neu eingebrachten Art. 3 Abs. 3 betreffend die Vorfinanzierung via Zahlungsrahmen für die Förderung des gesamten Bahngüterverkehrs will eine starke Minderheit streichen.

**Vorlage 3:** Die Kommissionsmehrheit lehnt die Kürzung der vorgesehenen 1,8 auf rund 1,3 Mia. Franken bei der Lärmsanierung der Eisenbahnen ab. Eine Minderheit befürwortet sie.

**Vorlagen 5 und 6:** Die Kommission folgt mehrheitlich dem Ständerat.

Kommentar:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** unterstützt den Rückweisungsantrag einer Minderheit der KVF-NR betreffend die Aktualisierung der Preisstände.

Im Weiteren gelten für **strasseschweiz** im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) die folgenden Grundsätze:

- Zur Finanzierung von Eisenbahn(gross)projekten sind keine neuen Steuern und Abgaben – insbesondere nicht zulasten des privaten Strassenverkehrs – zu kreieren und zu erheben.
- Die Nutzer sollten mindestens in der Grössenordnung der in der bundesrätlichen Kosten-Nutzenanalyse (Botschaft Abb. 9) aufgeführten Nutzen zur Finanzierung der Infrastrukturen beigezogen werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb Bahnbenützer für ihren zusätzlichen Nutzen – z.B. für die Zeitersparnisse in der Grössenordnung von 240 Millionen Franken pro Jahr – nichts bezahlen sollen.
- Für den Ausbau des Eisenbahnnetzes sind die gleichen Massstäbe anzuwenden wie für den Ausbau des Nationalstrassennetzes; konkret bedeutet dies: Alle Projekte und Forderungen sind durch den Bund einer umfassenden Analyse zu unterziehen, wie er dies

auch für neue Strasseninfrastrukturen verlangt. Bevor ein Ausbau ins Auge gefasst wird, sind alle betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und auszuschöpfen. Dazu gehört auch die im Rahmen der Bahnreform 2 vorgesehene Liberalisierung des Bahnbetriebs; diese ist teuren und subventionsbedürftigen Infrastrukturerweiterungen vorzuziehen.

- Weitere Neat- und ZEB-Projekte (Erweiterungsoptionen, etc.) sind solange zurückzustellen, bis deren Finanzierung sichergestellt ist.
- Das Kernangebot gemäss ZEB ist nach Massgabe einer gesicherten Netzfunktionalität der Eisenbahnen prioritär zu realisieren.
- Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits Milliarden von Franken investiert wurden, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt werden (insbesondere dritter Juradurchstich; Wiesenbergtunnel). Längerfristig betrachtet darf der Personenverkehr bei den Bahnen nicht priorisiert werden.

**07.3328 Mo. SR (Pfisterer Thomas) Auftrag zu Zusatzvorlage mit Neat-Nachfinanzierung und Ergänzung des Teils ZEB**

- Antrag:** Bis ca. 2010 sind eine Zusatzvorlage mit einer Neat-Nachfinanzierung und einer weiteren Phase für ZEB-Projekte vorzulegen.  
Zu finanzieren ist diese Zusatzvorlage nach dem bisherigen Finanzierungssystem des FinöV, ohne neue Steuern oder Abgaben. Die Liquidität soll durch Verlängerung der Rückzahlungsfrist ohne zusätzliche Belastung des Bundeshaushalts bereitgestellt werden.  
Analog der politischen Vorstellungen von 1998 sollen die finanziellen Mittel des „FinöV“-Kuchens gleichmässig auf die Neat und auf die Bahn 2000 bzw. ZEB aufgeteilt werden.  
An Projekten soll die Zusatzvorlage zwei Gruppen enthalten: die zurückgestellten und gesamthaft besonders vordringlichen, vorab die vom Volk gutgeheissenen Vorhaben wie Zimmerberg, Brütten, drittes Gleis Lausanne–Genf, Wisenberg, Heitersberg sowie die mit den Kantonen ausgearbeiteten Erweiterungsoptionen.  
Die Zusatzvorlage soll diese Vorhaben, aber auch die „Angebotszusicherungen“, die Bund und SBB den Kantonen gemacht haben, in einem Sachplan festhalten und periodisch anpassen.
- Begründung:** Die Neat-Nachfinanzierung und die ZEB-Finanzierung für eine weitere Phase sollen gewährleistet werden, nachdem das Konzept des Bundesrats unter dem Titel ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur; zweite Etappe von Bahn 2000) mit vielen Unsicherheiten belastet und der Konsens bei der Behandlung dieser Vorlage gefährdet ist.
- Ziel:** Die Finanzierung und die rechtzeitige Bereitstellung von zurückgestellten sowie künftigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben sicherstellen.
- Stellungnahme BR:** (21.09.07) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Das Anliegen soll im Zusammenhang mit der Vorlage betreffend die „Gesamtschau FinöV“ weiterverfolgt werden.
- Beschluss SR:** (04.10.07) Der Ständerat heisst die Motion mit 31 zu null Stimmen gut.
- Beschluss KVF-NR:** (06.11.07) Die Kommission will die Motion zusammen mit der Botschaft des Bundesrats zur Gesamtschau FinöV (ZEB) (07.082) beraten.  
(31.10.08) Im Rahmen der Beratung zur Gesamtschau FinöV (ZEB) (07.082) beantragt die Kommission, die Motion abzulehnen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Annahme der Motion. Zur Begründung wird auf den Kommentar betreffend das Geschäft (07.082) „Gesamtschau FinöV (ZEB)“ verwiesen (vgl. hievor).

**08.012 Bundesratsgeschäft****Nationalstrassenabgabegesetz****Vorhaben:**

Mit dem Bundesgesetz über die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG) werden die Vollzugsvorschriften zum BV-Artikel 86 Abs. 2 legiferiert. Bisher stützte sich die Erhebung der Autobahnvignette von 40 Franken pro Jahr zur Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse direkt auf die Bundesverfassung.

Die Gesetzesvorlage hält am Status quo der heutigen Klebevignette und der Gebühr von 40 Franken pro Jahr fest.

Die Kontrollen und die Strafverfolgung an der Grenze sollen neu durch Vertrag ganz oder teilweise privaten Organisationen übertragen werden können. Das Benützen der abgabepflichtigen Nationalstrassen ohne vorgängige Bezahlung der Abgabe oder mit nicht korrekt angebrachter Vignette wird wie bisher als Übertretung geahndet. Neu beträgt die Busse aber 200 statt hundert Franken.

**Ziel:**

Die Abgabenerhebung für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse soll neu auf Gesetzesstufe geregelt werden.

**Antrag KVF-NR:**

(02.09.08) Die Mehrheit der Kommission stimmte der Vorlage ohne Änderungen zu und verabschiedete sie in der Gesamtabstimmung mit 15 zu zwei Stimmen bei acht Enthaltungen.

Eine Minderheit der Kommission will das Gesetz an den Bundesrat zurückweisen und eine Vorlage mit einer elektronischen Vignette mit Abgaben nach Fahrzeugkategorien.

Weitere Minderheiten fordern eine Busse von 250 Franken, Jahresvignetten von 120 Franken, Zwei-Monatsvignetten von 40 Franken sowie, dass der Reinertrag der Abgabe zur Hälfte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird.

**Kommentar:**

**strasseschweiz** empfiehlt, dem Nationalstrassenabgabegesetz (NSAG) gemäss Entwurf des Bundesrats zuzustimmen.

Die bestehende Klebevignette hat sich bewährt und bereitet auch administrativ keine grossen Probleme. Sie ist eine einfache – wenn auch lästige – unbürokratische Gebühr für die Benützer der Nationalstrassen. Es besteht aus Sicht von **strasseschweiz** deshalb kein Handlungsbedarf am heutigen Erhebungssystem der Autobahnvignette etwas zu ändern.

Missbräuche bei der Autobahnvignette halten sich in Grenzen und rechtfertigen ein aufwändiges Kontrollsystem nicht; im Jahr 2006 entgingen dem Bund wegen des Vignette-Missbrauchs gemäss Eidgenössischer Zollverwaltung (EZV) „nur“ zwischen 15 und 20 Millionen Franken oder etwa fünf bis sechs Prozent der Gesamteinnahmen aus der Autobahnvignette.

Angesichts der seit vielen Jahren randvollen „Strassenkasse“ besteht derzeit nicht der geringste Handlungsbedarf, die Gebühr für die Benützung der Nationalstrassen anzuheben. Daran ändert auch die einmalige Entnahme von 2,6 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten des Infrastrukturfonds im Jahr 2008 nichts, da danach gemäss Voranschlag 2009 des Bundes noch immer rund zwei Milliarden Franken als Reserve übrig bleiben.