

# Vorschau Herbstsession 2009

## Nationalrat

### Kontakte:

**NR Markus Hutter, via Parlament**

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

## Inhaltsverzeichnis

### Herbstsession 2009: 07. bis 25. September 2009

#### Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
06.059	Bundesratsgeschäft	Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit. Bundesgesetz ( <i>Verbesserung der technischen Sicherheit</i> ) (08. Sept. 2009) <b>Ablehnung der Vorlage</b>
08.3763	Po. KVF-NR	Bahnlandschaft Schweiz. Konsolidierung durch die SBB ( <i>SBB als einziges integriertes Bahnunternehmen</i> ) (08. Sept. 2009) <b>Ablehnung des Postulats</b>
09.3467	Mo. Ständerat (KVF-SR)	Finanzierungslücken bei FinöV-Projekten mit der dritten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen schliessen (15. Sept. 2009) <b>Ablehnung der Motion</b>

#### **06.059 Bundesratsgeschäft Bundesgesetz über die Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit (Sicherheitskontrollgesetz)**

**Vorhaben:** Das Sicherheitskontrollgesetz (SKG) regelt die Verfahren zur Kontrolle und Prüfung der technischen Sicherheit, nicht aber materielle Sicherheitsanforderungen an einzelne Anlagen, Fahrzeuge, Geräte, Sicherheitssysteme und Komponenten. Zudem stellt es sicher, dass die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben von der Erfüllung anderer Aufgaben organisatorisch getrennt ist.

**Ziel:** Verbesserung bzw. Erhöhung der technischen Sicherheit.

**Beschluss UREK-SR:** (13.02.08) Die Kommission hat die im Januar 2007 ausgesetzte Eintretensdebatte zum SKG wieder aufgenommen. Weiterhin bleibt die Vorlage in Bezug auf die Kosten des vorgeschlagenen Systems vage. Mit sieben zu fünf Stimmen bei einer Enthaltung beschliesst die Kommission, das UVEK zu beauftragen, bei den Kantonen und den interessierten Kreisen eine Vernehmlassung durchzuführen und eine Kostenanalyse zu erstellen.

**Beschluss SR:** (10.06.09) Mit 26 zu sieben Stimmen tritt der Ständerat nicht auf das Geschäft ein.

**Antrag UREK-NR:** (15.06.09) Die Kommission beantragt grossmehrheitlich Zustimmung zum Beschluss des SR (Nichteintreten).

Kommentar: **strasseschweiz** empfiehlt im Einklang mit SR und UREK-NR ebenfalls Nichteintreten auf die Vorlage. Wir haben im Rahmen des vorgenannten Vernehmlassungsverfahrens den Entwurf eines SKG abgelehnt, und zwar aus folgenden Hauptgründen:

Das SKG

- § bewirkt keine Verbesserung bzw. Erhöhung der technischen Sicherheit.
- § verkompliziert Abläufe sowie Verfahren und macht diese dadurch unübersichtlicher.
- § beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.
- § bläht den Staatsapparat auf.
- § führt zu Mehraufwand und Mehrkosten.
- § bringt keine Vorteile und keinen zusätzlichen Nutzen.

### 08.3763 Po. KVF-NR

### Bahnlandschaft Schweiz. Konsolidierung durch die SBB

Antrag: Das Konzept „Konsolidierung durch die SBB“, d.h. die Übernahme aller normalspurigen konzessionierten Transportunternehmen (KTU) durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), soll wieder aufgenommen werden. In einem Bericht soll aufgezeigt werden, welche rechtlichen und politischen Schritte zu unternehmen sind, um dieses Konzept zu verwirklichen, und in welchem Zeitrahmen dies möglich ist. Eine Minderheit der KVF-NR (Bignasca, Föhn, Germanier, Huber, Hutter Markus, Müri, Rickli Natalie) lehnt das Postulat ab.

Ziel: Aus verkehrs- und industriepolitischen Gründen soll das Bahnland Schweiz über ein eigenes integriertes Bahnunternehmen verfügen.

Antwort BR: (11.02.09) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats. Er ist bereit, nach dem Entscheid über die zukünftige Partnerschaft von SBB Cargo, Bericht zu erstatten. Dabei soll dem Anliegen der Mehrheit der KVF-NR Rechnung tragen, wonach die Auswirkungen dieses Entscheides auf die Bahnlandschaft Schweiz darzustellen sind.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt zusammen mit der starken Minderheit der KVF-NR die Ablehnung des Postulats.

Am 7. Dezember 2007 hat der Bundesrat vom Abschluss des Projekts „Bahnlandschaft Schweiz“ Kenntnis genommen. Im Rahmen dieses Projekts wurde dem Bundesrat als Alternativszenario das Konzept „Stärkung SBB“ unterbreitet. Dieses Konzept sah die Übernahme aller normalspurigen KTU durch die SBB vor.

Der Bundesrat hat sich aus folgenden Gründen jedoch nicht für das Konzept „Stärkung SBB“, sondern für das Konzept „SBB+X“ entschieden:

- § Die bisherige Vielfalt der schweizerischen Bahnlandschaft hat die Innovation im öffentlichen Verkehr wesentlich gefördert. Dies soll auch in Zukunft der Fall sein.

- § Bei zukünftigen Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr ist es ein Vorteil, wenn mehrere schweizerische Bahnen ausschreibungsfähig sind.
- § Die Kantone als Haupteigentümer der KTU haben sich einhellig für das Konzept „SBB+X“ ausgesprochen.
- § Das Konzept „SBB+X“ ist – im Unterschied zum Konzept „Konsolidierung durch die SBB“, welches irreversibel ist – entwicklungs-fähig und kann bei Bedarf angepasst werden.

**09.3467 Mo. Ständerat (KVF-SR)****Finanzierungslücken bei FinöV-Projekten mit der dritten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen schliessen**

- Antrag:** Insbesondere im Rahmen einer allfälligen Vorlage „Dritte Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen“ sollen Massnahmen getroffen werden, damit die wegen der Rezession im FinöV-Fonds entstandenen Finanzierungslücken geschlossen oder zumindest verringert werden.
- Ziel:** Konjunktur durch rasche und sinnvolle Investitionen stützen.
- Antwort BR:** (29.05.09) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.  
Aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage ist ein Rückgang der LSVA-Einnahmen festzustellen. Die aktuelle Schätzung rechnet mit Mindereinnahmen von rund zehn Prozent. Aufgrund der Einnahmehausfälle bei der LSVA reduzieren sich die Einnahmen des FinöV-Fonds deshalb in geringerem Ausmass als angenommen. Dadurch verringert sich die Gefahr, dass beim bereits beschlossenen Bauprogramm im FinöV-Fonds grössere Anpassungen und Steuerungsmassnahmen vorgenommen werden müssen.  
Vor diesem Hintergrund sieht der Bundesrat gegenwärtig keinen Grund, den FinöV-Fonds mit ausserordentlichen Mitteln zu speisen. Investitionen stellen im Weiteren keine Schwerpunktmassnahme für die dritte Stufe der Stabilisierungsmassnahmen gemäss bisherigen Beschlüssen des Bundesrats dar. Zudem bildeten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereits einen wesentlichen Bestandteil der bisherigen Stabilisierungsprogramme.
- Beschluss SR:** (10.06.09) Der Ständerat heisst die Motion mit 26 zu zwei Stimmen gut.
- Antrag KVF-NR:** (25.08.09) Die Kommission beantragt mit 13 zu elf Stimmen bei einer Enthaltung, die Motion anzunehmen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt im Einklang mit dem Bundesrat und einer starken Minderheit der KVF-NR die Ablehnung der Motion.  
Am 17. Juni 2009 hat der Bundesrat eine dritte Stufe konjunktureller Stabilisierungsmassnahmen beschlossen. Insgesamt beläuft sich der zusätzliche konjunkturelle Impuls aus der dritten Stufe von Stabilisierungsmassnahmen auf 750 Millionen Franken. Der Bundesrat schlägt dem Parlament unter anderem vor, für 2010 zusätzlich 400 Millionen Franken für Massnahmen zu bewilligen, um in erster Linie die Auswirkungen der rasch ansteigenden Arbeitslosigkeit zu dämpfen. Er tut dies

in Ergänzung zum bereits beschlossenen Sonderbeitrag von 200 Millionen für die Verbilligung der Krankenkassenprämien. Mit diesen Stabilisierungsmassnahmen wird der verfügbare Ausgaben-spielraum innerhalb der Schuldenbremse für 2010 ausgeschöpft.