

# Vorschau Wintersession 2009

## Nationalrat

### Kontakte:

**Nationalrat 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)
01.083	Bundesratsgeschäft	Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle (11. Dez. 2009) <b>Ablehnung der Vorlage</b>
06.3190	Mo. Nationalrat (Studer Heiner)	Ökologische Steuerreform. Differenzen (Abgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Reinertrag zur Senkung der Steuerbelastung der Arbeit) (02. Dez. 2009) <b>Ablehnung der Motion</b>
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen (Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe) (30. Nov. 2009) <b>Antrag der KVF-NR ablehnen Version des Ständerats übernehmen</b>
09.409	Pa.Iv. Fraktion V	Strassen- und Autosteuern des Bundes (Mindestens 80% der Strassen- und Autosteuern für Strassenzwecke verwenden) (behandlungsreifes Geschäft) <b>Annahme der Initiative</b>
09.3154	Mo. Ständerat (Bieri)	Bahnlärmsanierung. Weiteres Vorgehen (Blockierung der Bahnlärmsanierung verhindern) (02. Dez. 2009) <b>Annahme der Motion</b>

**01.083 Bundesratsgeschäft****Alpenkonvention. Durchführungsprotokolle**

- Vorhaben:** Der Bundesrat schlägt vor, neun Protokolle zum Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) zu ratifizieren. Die acht Durchführungsprotokolle zur Anfang 1999 von der Schweiz ratifizierten Rahmenkonvention betreffen namentlich die Bereiche „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“, „Berglandwirtschaft“, „Naturschutz und Landschaftspflege“, „Bergwald“, „Tourismus“, „Bodenschutz“, „Energie“, „Verkehr“. Hinzu kommt das Protokoll „Streitbeilegung“.
- Die Ratifikation der Protokolle liegt gemäss Bundesrat aus folgenden Gründen im Interesse der Schweiz:
- National unterstützt und dynamisiert die Alpenkonvention die Bestrebungen für eine nachhaltige Berggebietsentwicklung.
  - International wird eine Harmonisierung des Schutzniveaus angestrebt.
  - Die schweizerische Berggebietspolitik wird international vertraglich abgestützt und für die Zukunft gesichert.
  - Die Schweiz kann auf einem Sachgebiet, das zwei Drittel ihrer Fläche und einen grossen Teil ihrer Bevölkerung betrifft, auf internationaler Ebene mitbestimmen, mitentscheiden und so aussenpolitische Verantwortung übernehmen.
  - Schliesslich ist ein vollwertiges Mitwirken bei der Alpenkonvention insbesondere im Bereich des Tourismus mit einem positiven Image-Effekt bezüglich des Qualitäts- und Umweltstandards verbunden.
- Ziel:** Die Alpenkonvention und ihre Protokolle sollen zu einem Instrument für die Weiterentwicklung einer ganzheitlichen Berggebietspolitik werden.
- Beschluss SR:** (11.03.03) Der Ständerat beschliesst mit 20 zu 18 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten. Mit 33 zu einer Stimme weist er sie allerdings an die UREK-SR zurück. Die Kommission soll abklären, ob allenfalls einzelne Protokolle ratifizierbar wären.
- Beschluss SR:** (15.06.04) Das „Stöckli“ heisst die Vorlage mit dem Antrag, die drei Protokolle „Verkehr“, „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“ sowie „Bodenschutz“ unter Auflagen zu ratifizieren, mit 24 zu zehn Stimmen gut.
- Beschluss UREK-NR:** (17.08.04) Mit 14 zu zehn Stimmen beschliesst die Kommission, eine Ständeratsmotion abzuwarten, bevor sie sich mit den Protokollen zur Alpenkonvention befasst. Mit der besagten Motion wird der Bundesrat beauftragt, über die Auswirkungen der Protokolle auf das Landesrecht und das Berggebiet zu berichten.
- Antrag UREK-NR:** (09.11.09) Mit 13 zu elf Stimmen bei zwei Enthaltungen empfiehlt die Kommission, die Ratifizierung der Umsetzungsprotokolle abzulehnen. Die Vorlage sei unausgewogen und trage nur dem Umweltschutz Rechnung, nicht aber wirtschaftlichen Faktoren. Dies sei für die Alpentäler negativ.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS beantragt, die acht Durchführungsprotokolle sowie das Streitbeilegungsprotokoll nicht zu ratifizieren.

**strasseschweiz** hat sich von Anfang an mit den folgenden grundsätzlichen Argumenten gegen die Ratifizierung der Protokolle zur Alpenkonvention ausgesprochen: Die Protokolle

- sind Verträge des internationalen öffentlichen Rechts und dominieren somit die nationale Gesetzgebung.
- verletzen das Prinzip einer ausgewogenen Nachhaltigkeit, indem sie den Schutzgedanken (d.h. die Gefahrenabwehr) zulasten der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsbedürfnisse in den Vordergrund rücken.
- sind ein Instrument, das den Behörden und den Umweltschutzorganisationen (Cipra, Alpeninitiative, etc.) erlaubt, ihre ideologischen Ziele durch- und umzusetzen.
- missachten die Meinung der Menschen, die direkt von ihrer Umsetzung betroffen sind; die Bewohner des Alpenraums möchten selber entscheiden, auf welche Art und Weise sie ihre Ressourcen verwalten und nutzen. Die Kanton Wallis und Freiburg haben mit grosser Mehrheit die Ratifizierung abgelehnt.
- betreffen fast zwei Drittel der Fläche der Schweiz, tangieren sechs ganze Kantone (GL, GR, SZ, TI, UR, VS), vier Halbkantone (AI, AR, NW, OW) und (grosse) Teilgebiete fünf weiterer Kantone (BE, FR, LU, SG, VD) bzw. insgesamt rund tausend Gemeinden, in denen rund ein Viertel der gesamten Schweizer Bevölkerung lebt.
- stehen punkto Ausmass der Betroffenheit (der Schweiz) in einem argen Missverhältnis zu jenem anderer Vertragsparteien: Vom Staatsgebiet Deutschlands werden nur drei, von jenem Frankreichs lediglich 7,5, von jenem Italiens 17,5 und jenem Sloweniens 33,5 Prozent von den Protokollen berührt; in Deutschland sind nur zwei, in Frankreich vier, in Italien acht und in Slowenien 19 Prozent der Gesamtbevölkerung direkt von den Protokollen betroffen. Diese Länder werden daher auch nicht gleichermassen wie die Schweiz durch eine derart starke Einengung ihres Handlungsspielraums hinsichtlich der nationalen Weiterentwicklung bedroht.
- bringen der Schweiz keinen konkreten Vorteil; der Alpenraum bedarf daher keiner Sonderlösung bzw. -behandlung.

**06.3190 Mo. Nationalrat (Studer Heiner) Ökologische Steuerreform**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten so bald als möglich eine Vorlage für die Einführung einer ökologischen Steuerreform zu unterbreiten (Abgabe auf nicht erneuerbaren Energien, Reinertrag zur Senkung der Steuerbelastung der Arbeit).
- Ziel:** Die hohe Erdölabhängigkeit der Schweiz soll im Interesse der Menschen und der Wirtschaft schnell reduziert werden.
- Stellungnahme BR:** (13.09.06) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion. Er erachtet eine erneute Diskussion über eine ökologische Steuerreform zurzeit (nach Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen und der Bevorzugung von Erd- und Flüssiggas sowie von Biogas bei den Mineralölsteuern) als nicht opportun.  
Erst nach Vorliegen der ersten Erfahrungen bezüglich Wirkung der CO<sub>2</sub>-Abgabe und des geänderten Mineralölsteuergesetzes müsse die Frage nach allfälligen weiteren Schritten erörtert werden.
- Beschluss NR:** (21.03.07) Im Rahmen der Klimadebatte nimmt der Nationalrat die Motion mit 90 gegen 86 Stimmen an.
- Beschluss SR:** (27.05.09) Der Ständerat nimmt die Motion mit folgender Änderung an: „Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament einen Bericht über die Wirksamkeit bestehender Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine Vorlage zu unterbreiten, welche diese Rahmenbedingungen verbessert. Die Vorlage hat auch Elemente einer aufkommensneutralen Ökologisierung des Steuersystems zu enthalten.“
- Antrag UREK-NR:** (31.08.09) Die Kommission beantragt mit zwölf zu zehn Stimmen, die vom Ständerat abgeänderte Motion abzulehnen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt im Einklang mit der UREK-NR die Ablehnung der (geänderten) Motion.  
Die Ökologisierung der Steuern ist ein politischer Ladenhüter. Volk und Stände haben bereits zweimal (in den Jahren 2000 und 2001) die künstliche Verteuerung der fossilen Energie an der Urne klar verworfen. Ausserdem bewegen haben die Energiepreise in den letzten Jahren eine massive Erhöhung erfahren und bewegen sich nunmehr auf einem relativ hohen Niveau. Investitionen ins Energiesparen und die Nutzung alternativer Energien sind aufgrund der Marktpreise zunehmend rentabel. Eine weitere Verteuerung der Energiepreise hätte nur noch eine Fiskalisierung mit geringem ökologischem Nutzen zur Folge.  
**strasseschweiz** begrüsst Massnahmen, die einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

**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.
- Beschluss NR:** (30.04.09) Der Nationalrat genehmigt den NSAG-Entwurf, der von jenem des Bundesrats geringfügig abweicht (keine Vignettenkontrolle und Strafverfolgung durch Private), in der Gesamtabstimmung mit 106 zu 50 Stimmen.
- Beschluss SR:** (15.09.09) Der Ständerat heisst den Entwurf in der Gesamtabstimmung mit 35 zu null Stimmen gut. Betreffend die Kompetenzdelegation an Private zur Durchführung von Vignettenkontrolle und Strafverfolgung hält der Ständerat am Vorschlag des Bundesrates fest.
- Antrag KVF-NR:** (02.11.09) Die Kommission hält mit 17 zu neun Stimmen an dem bereits einmal vom Nationalrat gefällten Entscheid fest, die Übertragung der Aufgabe an Dritte zu streichen.
- Beschluss NR:** (traktandiert am 30.11.09)
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, die Version des Ständerats zu übernehmen und den Antrag der KVF-NR abzulehnen.

**09.409 Pa.Iv. Fraktion V Strassen- und Autosteuern des Bundes**

- Antrag:** Die betreffenden Gesetze zur Erhebung der Strassen- und Autosteuern des Bundes sind dahingehend zu ändern, dass die Einnahmen zu mindestens 80 Prozent für die Finanzierung der Strassenaufgaben (Unterhalt, Betrieb und Ausbau) verwendet werden.
- Ziel:** Die aus dem Strassenverkehr generierten Mittel sollen ihrem eigentlichen Verwendungszweck zugeführt und die Binnenwirtschaft, die zu drei Vierteln auf dem Strassenverkehr aufbaut, gestärkt werden.
- Beschluss KfV-NR:** (25.08.09) Die Kommission gibt der Initiative mit 17 zu neun Stimmen keine Folge. Die Mehrheit der Kommission will vom heutigen Verteilungsschlüssel nicht abweichen – einerseits weil sie grundsätzlich dagegen ist, dass mehr Gelder in den Strassenbau fliessen; andererseits, weil sie das heute fein austarierte System nicht gefährden will. Die Minderheit der Kommission sieht aber eine Ungerechtigkeit in der heutigen Verteilung und will diese ändern.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt, der Pa.Iv. Folge zu geben.
- Im Jahr 2008 hat der Bund aus Strassen- und Autosteuern insgesamt rund 9,35 Milliarden Franken eingenommen. Davon sind nahezu vier Milliarden Franken oder 42 Prozent voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse geflossen. Rund 2,8 Milliarden Franken oder 30 Prozent wurden für Strassenaufgaben von Bund und Kantonen verwendet. Weitere rund 2,2 Milliarden Franken oder 23 Prozent sind primär in den öffentlichen Verkehr sowie in den Umweltschutz investiert worden. Zur Hauptsache aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) haben die Kantone gut 0,5 Milliarden Franken oder fünf Prozent erhalten.
- Nach den Schätzungen des UVEK im Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (BBI 2009 S. 248) kann in den nächsten Jahren die Finanzierung der notwendigen Verkehrsinvestitionen im Strassenwesen nicht ausreichend durch die laufenden Einnahmen gedeckt werden; es wird eine Erhöhung der Mineralölsteuern um 14 Rappen pro Liter Treibstoff in Aussicht gestellt. Diese Prognose wurde im Strategiebericht „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“ des UVEK anfangs November 2009 bestätigt.
- Folgerung: Anstatt von den Strassenbenützern (Automobilisten, Motorradfahrer und Transporteure) zusätzliche Steuern zur Finanzierung der notwendigen Verkehrsinvestitionen zu erheben, soll der Anteil der Strassengelder zur Entlastung des allgemeinen Bundeshaushalts gekürzt und dem eigentlichen Verwendungszweck zugeführt werden.

**09.3154 Mo. Ständerat (Bieri)****Bahnlärmsanierung. Weiteres Vorgehen**

## Antrag:

1. Der Bundesrat wird aufgefordert, im Rahmen der Botschaft zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (Art. 10 ZEBG) die Thematik der Lärmsanierung der Eisenbahnen erneut aufzunehmen.
2. Dabei überprüft er den dannzumal aktuellen Stand der Sanierungsmassnahmen sowie die mutmassliche Lärmbelastung durch die zukünftige Erhöhung der Bahnkapazitäten.
3. Er evaluiert die heute gültige Gesetzgebung über die Sanierung des Bahnlärms nach ihrer Zweckmässigkeit, Zielerreichung und aufgrund des technischen Stands (v.a. Rollmaterial in- und ausländischer Wagen).
4. Bei Bedarf schlägt er zusätzliche Massnahmen vor, nötigenfalls eine Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung.

## Ziel:

Die Blockierung der Finanzierung der übrigen Eisenbahngrossprojekte durch den überdimensionierten Kredit für die Lärmsanierung der Eisenbahnen verhindern.

(Mit der Botschaft zur Gesamtschau FinöV [07.082] beantragte der Bundesrat, den für die Lärmsanierung vorgesehenen Verpflichtungskredit von 1,854 Milliarden Franken auf 1,330 Milliarden Franken festzulegen. Er argumentierte, dass die gesetzlichen Vorgaben mit dem beantragten Kredit erreicht werden könnten. Auch sei noch eine Reserve von 110 Millionen Franken eingeplant. Die nicht benötigten Mittel sollten im FinöV-Fonds verbleiben und für die übrigen Projekte verwendet werden.)

Mit dem zweimaligen Nichteintretensentscheid des Nationalrats blieb der Kredit im ursprünglichen Umfang bestehen und musste bei der Fondssimulation berücksichtigt werden. Sofern diese Gelder für die Lärmsanierung infolge der Gesetzesgrundlage nicht ausgegeben werden können, verbleiben sie ungenutzt im Fonds und blockieren damit den Bau der mit dem ZEBG und den übrigen FinöV-Vorlagen beschlossenen Projekte.)

## Stellungnahme BR:

(20.05.2009) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion. Der Bundesrat verstehe den Entscheid des Nationalrats als politische Willenskundgebung des Parlaments, bei der Lärmsanierung zusätzliche Schritte auszulösen. Der Bundesrat werde die Thematik im Rahmen der Botschaft Bahn 2030 aufarbeiten.

## Beschluss SR:

(11.06.09) Der Ständerat heisst die Motion gut.

## Antrag KVF-NR

(04.11.09) Die Kommission heisst die Motion mit 17 zu sieben Stimmen gut. Die Minderheit der Kommission lehnt die Motion ab, da ihr Anliegen weitgehend erfüllt sei und ein unnötiges Präjudiz schaffe.

## Kommentar:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehr FRS** empfiehlt die Motion ebenfalls zur Annahme. Sowohl aus zeitlicher und planerischer als auch aus finanzieller Sicht macht es Sinn, mit der ZEBG-Vorlage die Thematik der Bahnlärmsanierung erneut zu behandeln.