

# Vorschau Frühjahrssession 2010

## Nationalrat

### 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)
06.3190	Mo. NR (Studer Heiner)	Ökologische Steuerreform. Differenzen <i>(Vorlage zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen, inklusive aufkommensneutrale Ökologisierung des Steuersystems)</i> (04. März 2010) <b>Ablehnung der (geänderten) Motion</b>
07.417	Pa.IV. Marty Kälin	Grenzkontrollen und Tiertransporte <i>(Verbot des Transports von lebenden Schlachttieren durch die Schweiz sowie verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten)</i> (01. März 2010) <b>Annahme der Pa.IV.</b>
08.012	Bundesratsgeschäft	Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen <i>(Regelung der Autobahnvignette auf Gesetzesstufe; Kontrolltätigkeit durch Dritte)</i> (04. März 2010) <b>Version des Ständerats übernehmen</b>
09.067	Bundesratsgeschäft	Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. Entwurf 2 <i>(Verankerung des Klimaschutzes und eines verbindlichen Reduktionszieles für Treibhausgase – minus 30% gegenüber 1990 – in der Bundesverfassung)</i> (17. März 2010) <b>Ablehnung der Volksinitiative</b>
09.3154	Mo. SR (Bieri)	Bahnlärmsanierung. Weiteres Vorgehen <i>(Blockierung der Bahnlärmsanierung verhindern)</i> (08. März 2010) <b>Annahme der Motion</b>

**06.3190 Mo. NR (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, Reinertag 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 12 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 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. Bei starker Erhöhung der Treibstoffpreise besteht sogar die Gefahr, dass die Nachteile für den Werkplatz Schweiz überwiegen (Wettbewerbsnachteile, Wegfall des Tanktourismus, Gefährdung der Infrastrukturfinanzierung, usw.).  
**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.).

**07.417 Pa.lv. Marty Kälin****Grenzkontrollen und Tiertransporte**

- Antrag: Das Tierschutzgesetz ist wie folgt zu ändern:  
Art. 15a Internationale Tiertransporte  
<sup>1</sup> Die Zollstellen überprüfen die Ein- und Ausfuhr von Tieren auf die Einhaltung der eidgenössischen Tierschutzgesetzgebung und der internationalen Tierschutzvorschriften, namentlich des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren auf internationalen Transporten.  
<sup>2</sup> Tiere, die zur Schlachtung bestimmt sind, dürfen nicht lebend durch die Schweiz geführt werden.
- Ziel: Verbot des Transports von lebenden Schlachttieren durch die Schweiz sowie verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten.
- Beschluss NR: (03.10.08) Der Nationalrat gibt der Einzelinitiative Folge.
- Antrag WBK-SR: (14.10.08) Die Kommission beantragt ohne Gegenstimme bei drei Enthaltungen, der Pa.lv. Folge zu geben.
- Antrag WBK-NR: (08.05.09) Die Kommission verabschiedet mit 17 zu null Stimmen bei drei Enthaltungen einen Entwurf zur Änderung des Tierschutzgesetzes: Der Strassentransit von lebenden Rindern, Schafen, Schweinen und Ziegen durch die Schweiz hindurch soll neu nicht mehr auf Verordnungs-, sondern auf Gesetzesstufe verboten sein.  
Allerdings beschliesst die Kommission, dass das Bundesamt für Veterinärwesen (BVET) Ausnahmegenehmigungen für den Transporte einzelner Tiere an Ausstellungen und Leistungsschauen erteilen darf.
- Antrag WBK-NR: Folge geben.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, der Pa.lv. Folge zu geben.  
Zwar würde es in gewissen Fällen dem Wohl der transportierten Schlachttiere dienen, wenn für deren Transport in den norditalienischen Raum der erheblich kürzere Weg durch die Schweiz genommen werden könnte und nicht via Österreich gefahren werden müsste.  
Andererseits fehlt es in der Schweiz an den Einrichtungen und Infrastrukturen, welche es erlauben würden, dass die transportierten Tiere gemäss EU- und CH-Recht nach einer bestimmten Fahrzeit getränkt werden bzw. Auslauf erhalten.  
Schliesslich gelten in der Schweiz seit dem 1. September 2008 verschärfte Tierschutzbestimmungen, wonach bei Tiertransporten die Fahrzeit auf sechs Stunden festgesetzt ist. In anderen Ländern sind die entsprechenden Vorschriften teilweise weniger streng. Dies gilt auch für die Vorschriften bezüglich minimaler Flächenmasse und Risthöhen der transportierten Tiere bzw. für die Transportfahrzeuge und Anhänger.  
Es wäre für die Schweizer Tiertransporteure nicht verständlich, wenn für ausländische Tiertransportfahrzeuge in der Schweiz erleichterte Bedingungen gelten würden als jene, denen sie selber unterworfen sind.

**08.012 Bundesratsgeschäft****Nationalstrassenabgabegesetz. Differenzen**

- 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 Bundesrats 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 Kontrollaufgabe an Dritte zu streichen.
- Beschluss NR:** (30.11.09) Der Nationalrat folgt mit 89 zu 65 Stimmen dem Antrag seiner vorberatenden Kommission und hält somit an seinem Entscheid fest.
- Beschluss SR:** (03.12.09) Der Ständerat hält mit 28 zu elf Stimmen ebenfalls an seinem Entscheid fest, womit die Differenz zwischen den beiden Kammern weiterhin bestehen bleibt.
- Antrag KVF-NR:** Differenzbereinigung.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, die Version des Ständerats zu übernehmen.

**09.067 Bundesratsgeschäft****Für ein gesundes Klima. Volksinitiative.  
Entwurf 2**

- Vorhaben:** Die eidgenössische Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ verlangt eine Reduktion der landesweit emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990. Hintergrund bildet die Forderung, die globale Klimaerwärmung auf maximal zwei Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu beschränken.
- Ziel:** Den Klimaschutz in der Bundesverfassung verankern und ein verbindliches Reduktionsziel für die landesweiten anthropogenen Treibhausgasemissionen festlegen.
- Beschluss BR:** (26. August 2009) Ablehnung der „Klimainitiative“. Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat eine Revisionsvorlage CO<sub>2</sub>-Gesetz vor.  
Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf und stellt den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrats dar. Demnach sollen die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis zum Jahr 2020 verbindlich mindestens um 20 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Dabei sollen in beschränktem Umfang auch die Nutzung ausländischer Emissionszertifikate zugelassen und damit die volkswirtschaftlichen Kosten gesenkt werden.  
Je nach Verlauf der internationalen Verhandlungen soll das Reduktionsziel auf bis zu minus 30 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 1990 erhöht werden.
- Antrag UREK-NR:** (03.02.10) Die Kommission empfiehlt mit 17 zu neun Stimmen, die Initiative abzulehnen. Eine Minderheit empfiehlt die Unterstützung.
- Kommentar:** **strasseschweiz** lehnt die Klimainitiative mit ihren Forderungen ab.  
**strasseschweiz** erachtet hingegen die vom Bundesrat anvisierte Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 als realistisch, weil sie sich mit den bestehenden Instrumenten erreichen lässt.  
Die Schweiz wird die Vorgaben des Kyoto-Protokolls im Rahmen des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes voraussichtlich erreichen. Es gibt deshalb keinen Grund, an diesem Erfolgsmodell, das vor allem auch freiwillige Massnahmen vorsieht, etwas zu ändern. Das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz müsste deshalb nicht aufgehoben bzw. keiner Totalrevision unterzogen werden, wie dies der Bundesrat vorsieht.  
**strasseschweiz** ist der Auffassung, dass die Schweiz bei der Formulierung ihrer künftigen Klimapolitik nach Auslaufen der Kyoto-Periode nicht wiederum eine überhastete Konkretisierung der klimapolitischen Massnahmen beschliessen und mit der Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes einen internationalen Alleingang produzieren bzw. diesbezüglich eine Vorreiterrolle einnehmen sollte.  
Zumindest die verbindlichen Eckwerte eines international vereinbarten Übereinkommens (post Kyoto) müssen bekannt sein und deren Verabschiedung abgewartet werden. Wenn die terminliche Abstimmung der Gesetzesrevision nicht auf den Zeitplan des Kyoto-Folgeabkommens ausgerichtet werden kann, ist zur Klimainitiative eben kein Gegenvorschlag vorzulegen.

**09.3154 Mo. 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 Nationalrates als politische Willenskundgebung des Parlamentes, 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 stimmt der Motion mit 17 zu sieben Stimmen zu. Die Minderheit der Kommission lehnt die Motion ab, da ihr Anliegen weitgehend erfüllt sei und sie unnötige Präjudizien schaffe.

## Kommentar:

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