

# Vorschau Wintersession 2010

## Ständerat

### Kontakt:

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

## Inhaltsverzeichnis

### Wintersession 2010: 29. November bis 17. Dezember 2010

#### Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
05.309	Kt.Iv. BE	Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene (2. Phase; Fristverlängerung) <i>(Bonus-Malus-Systeme bei der Automobilsteuer zur Förderung energieeffizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge)</i> (16. Dezember 2010) <b>Zustimmung zur Fristverlängerung</b>
07.417	Pa.Iv. Marty Kälin	Grenzkontrollen und Tiertransporte (Differenzen) <i>(Verstärkte Grenzkontrollen bei Tiertransporten)</i> (14. Dezember 2010) <b>Eintreten</b>
08.421	Pa.Iv. Heer	Strassenverkehrsgesetz. Änderung. <i>(Das Fahren ohne den erforderlichen Führerausweis gleich hart bestrafen wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.)</i> (30. November 2010) <b>Zustimmung zur Nationalratsvorlage</b>
09.315	Kt.Iv. Luzern	Gegen die Verarbeitung von Grundnahrungsmitteln zu Treibstoff <i>(Verbot, Grundnahrungsmittel zu Treibstoff zu verarbeiten)</i> (30. November 2010) <b>Ablehnung der Initiative</b>
10.017	Bundesratsgeschäft	Für menschenfreundlichere Fahrzeuge. Volksinitiative. CO <sub>2</sub> -Gesetz. Revision (Entwurf 2) <i>(Strengere Grenzwerte für Emissionen von Feinstaub [2,5 mg/km] und CO<sub>2</sub> [250 g/km] von Personenwagen sowie ein Zulassungsverbot für PW mit hohem Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende. Als indirekten Gegenvorschlag hat die Kommission des Nationalrates die Vorlage zur Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgelegt.)</i> (16. Dezember 2010) <b>Ablehnung der Initiative Nichteintreten (ev. Modifikation) des Gegenvorschlags</b>
10.036	Bundesratsgeschäft	Pensionskasse SBB. Sanierung <i>(Bundeseinlage im Umfang von 1'148 Millionen Franken zur Sanierung der Pensionskasse SBB)</i> (06. Dezember 2010) <b>Ablehnung der Vorlage</b>

- 10.061 Bundesratsgeschäft  
Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2011-2012 (Entwurf 3, Differenzen)  
*(Leistungsvereinbarung mit den SBB für die Jahre 2011-2012, Bereitstellung der Finanzmittel für die SBB- und für die Privatbahn-Infrastruktur)*  
(16. Dezember 2010)  
**Modifikation der Vorlage**
- 10.3713 Postulat Bieri  
Grundlagen der Preisdifferenzierung im öffentlichen Verkehr  
*(Prüfungsauftrag, ob e-Ticketing ein sinnvolles Instrument zur Erreichung der Nutzen- und Kostentransparenz im Ticketsystem des öV darstellt)*  
(16. Dezember 2010)  
**Zustimmung zum Postulat**
- 10.3881 Motion KVF-SR  
Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche  
*(Gesamtkonzept des Bundesrates zur flächendeckenden Güterverkehrsversorgung durch Bahnen)*  
(30. November 2010)  
**Ablehnung der Motion**
-

**05.309 Kt.lv. BE****Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene**

- Antrag:** Die Automobilsteuer auf Bundesebene soll im Sinn eines Bonus-Malus-Systems zur Förderung energieeffizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge geändert und der maximale Steuersatz auf acht Prozent festgelegt werden. Zudem soll die Steuer für alle Fahrzeugtypen durch den Bund festgelegt werden und die Energieeffizienz, den Schadstoffausstoss sowie allfällige weitere ökologische Kriterien berücksichtigen.
- Die massgebenden Angaben wären in die Typengenehmigungen aufzunehmen. Die Kriterien sollen gestützt auf die technische Entwicklung und auf die internationalen Normen alle zwei Jahre überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Die Gesetzesänderung soll haushaltsneutral erfolgen.
- Ziel:** Förderung energieeffizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge.
- Beschluss UREK-SR:** (02.05.06) Der Initiative wird Folge gegeben.
- Beschluss UREK-NR:** (05.09.06) Der Initiative wird Folge gegeben.
- Beschluss SR** (16.12.08) Fristverlängerung bis zur Wintersession 2010.
- Antrag UREK-SR:** Die Kommission ist für eine Besteuerung von Motorfahrzeugen nach ökologischen Kriterien und für eine steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen. Sie beantragt eine Erhöhung der Importsteuer von vier auf acht Prozent. Mit den Zusatzeinnahmen soll ein Spezialfonds geäuft werden, der dazu dient, den Käufern umweltfreundlicher und energieeffizienter Fahrzeuge mit niedrigen Emissionswerten einen Bonus auszurichten. Das Bonus-Modell ist haushaltneutral. Als Kriterium für die Definition der zu fördernden Automobile bietet sich die zu entwickelnde Umweltetikette an.
- (21.04.09) Der von der Kommission ausgearbeitete Vorentwurf über die Änderung des Automobilsteuergesetzes war bis Ende Februar 2009 in der Vernehmlassung. Nach Kenntnisnahme der Vernehmlassungsergebnisse hat die Kommission die Verwaltung beauftragt, neue Vorschläge zur Vereinfachung des Systems zu machen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** unterstützt grundsätzlich Massnahmen, welche 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 sollen auf einfache, praxistaugliche Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.
- strasseschweiz** begrüsst den Entscheid des Bundesrates (vom Juni 2010), auf eine neue Umweltetikette für Personenwagen zu verzichten und stattdessen die bisherige Energieetikette zu modifizieren.
- strasseschweiz** befürchtet hingegen beim Bonus-Malus-Modell für die Automobilsteuer neue Verzerrungen im Neuwagenmarkt und eine Wertvernichtung bei den Gebrauchtfahrzeugen. Ausserdem dürfte das Modell auch dem grossen Mitnahmeeffekt keine Rechnung tragen.

**07.417 Pa.Iv. 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.
- Stellungnahme BR: (02.09.09) Der Bundesrat stimmt dem Entwurf der WBK-NR zur Änderung des Tierschutzgesetzes mit einer Änderung zu Ausnahmen einzig für Zucht- und Ausstellungstiere zu.
- Beschluss NR: (01.03.10) Der Nationalrat nimmt den Erlassentwurf gemäss Antrag der WBK-NR in der Gesamtabstimmung mit 173 zu zwei Stimmen an. Danach wird der Strassentransit von Tieren, die zur Schlachtung bestimmt sind, generell untersagt.
- Beschluss SR (29.09.10) Der Ständerat beschliesst mit 19 zu 18 Stimmen Nichtzutreten.
- Antrag WBK-NR: (19.11.10) Die Mehrheit der WBK-N beschliesst, an ihrem Erstentscheid festzuhalten und beantragt ihrem Rat, auf das Geschäft einzutreten.
- Beschluss NR: (06.12.10) ausstehend
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS spricht sich für ein Verbot von internationalen Schlachtiertransporten durch die Schweiz aus.  
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.

**08.421 Pa.Iv. Heer****Strassenverkehrsgesetz. Änderung.**

- Antrag:** Wer ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihm der Lernfahr- oder Führerausweis verweigert, entzogen oder aberkannt wurde, oder ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt, soll mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft werden. Entsprechend soll Art. 95 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) geändert werden.
- Begründung des Antrages: Nach geltendem Recht wird das Führen eines Motorfahrzeuges, ohne jemals eine Führerprüfung absolviert zu haben oder ohne den für die entsprechende Kategorie erforderlichen Führerausweis zu besitzen, mit Busse bestraft. Demgegenüber wird eine Person, die ein Motorfahrzeug führt, obwohl ihr der Führerausweis entzogen wurde, mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit einer Geldstrafe bestraft.
- Ziel:** Das Fahren ohne erforderlichen Führerausweis gleich hart bestrafen wie das Fahren trotz entzogenem oder aberkanntem Führerausweis.
- Beschluss KVF-NR:** (31.10.08) Die Kommission gibt der Einzelinitiative Folge.
- Beschluss KVF-SR:** (12.01.09) Die Kommission gibt der Einzelinitiative ebenfalls Folge.
- Beschluss NR:** (22.09.10) Der Nationalrat heisst mit 140 Stimmen (Einstimmigkeit) den Entwurf der KVF-NR gut.
- Antrag KVF-SR:** (08.11.10) Die Kommission stimmt der Änderung einstimmig zu.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die vorgelegte Gesetzesänderung, die bei Sanktionen wegen Fahren ohne erforderlichen Führerausweis Rechtsgleichheit herstellen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen will, zur Annahme.

**09.315 Kt.lv. Luzern                      Gegen die Verarbeitung von Grundnahrungsmitteln zu Treibstoff**

- Antrag:** Der Bund wird eingeladen, sich im Rahmen seiner politischen Möglichkeiten bei den internationalen Institutionen mit Nachdruck gegen die Verarbeitung von Grundnahrungsmitteln zu Treibstoff (Bioethanol) einzusetzen. Das Handeln des Bundes soll zudem von sinnvollen Massnahmen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs, zur Erhaltung entsprechender Einkommensmöglichkeiten in der Landwirtschaft und zur Forcierung der Forschung im Bereich alternativer Antriebsmodelle begleitet sein.
- Ziel:** International geltendes Verbot, Grundnahrungsmittel zu Treibstoff zu verarbeiten.
- Antrag UREK-SR:** (19.11.10) Die Kommission beantragt mit sieben zu vier Stimmen, der Kt.lv. keine Folge zu geben. Auf Bundesebene seien bereits nennenswerte Anstrengungen im Gang, um das berechtigte Anliegen – der Schutz der Nahrungsmittelproduktion bei der Herstellung von biogenen Treibstoffen – umzusetzen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative keine Folge zu geben. Der Anbau von Nahrungsmittel-Rohstoffen darf zwar nicht durch die Produktion von Agrotreibstoffen konkurrenziert werden, deren Verbot ginge aber zu weit. Bei der Förderung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen sind Zurückhaltung und Differenziertheit angezeigt. Die Schweiz vertritt gegenüber biogenen Treibstoffen eine restriktive Haltung. Mit Inkrafttreten des revidierten Mineralölsteuergesetzes und der Mineralölsteuerverordnung per 1. Juli 2008 führte die Schweiz als erstes Land weltweit verbindliche ökologische und soziale Kriterien für die Förderung von biogenen Treibstoffen ein. Der Bundesrat kann mit seinem Vorgehen auf internationaler Ebene ein Zeichen setzen. Biogene Treibstoffe können, sofern sie aus Abfallstoffen oder Rohstoffen mit einer positiven ökologischen Gesamtbilanz produziert wurden, aus klimapolitischer Sicht eine interessante Alternative zu den fossilen Treibstoffen darstellen. Die Schweiz soll sich daher auf internationaler Ebene in erster Linie für eine Mitberücksichtigung von ökologischen und sozialen Kriterien bei Fördermassnahmen für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen einsetzen.

**10.017 Bundesratsgeschäft****Für menschenfreundlichere Fahrzeuge.  
Volksinitiative. CO<sub>2</sub>-Gesetz. Revision**

- Vorhaben:** Die negativen Auswirkungen von Motorfahrzeugen sollen durch zusätzliche Vorschriften verringert werden. Im Fokus steht die Reduktion von Umweltbelastungen und Unfallfolgen. Dies soll einerseits mittels strengerer oder neuer Grenzwerte für Emissionen von Feinstaub (2,5 mg/km) und CO<sub>2</sub> (250 g/km) für Personenwagen (PW) erreicht werden, andererseits dürften PW mit hohem Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende nicht mehr zugelassen werden. Im Weiteren soll das maximale Leergewicht von PW limitiert werden. Für bereits zugelassene PW, welche die Forderungen nicht erfüllen, wird eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit (100 km/h) gefordert. Diese soll nicht nur für Schweizer PW, sondern auch für solche aus dem Ausland, die in der Schweiz verkehren, gelten.
- Ziel:** Die Zulassung besonders Umwelt belastender sowie „gefahrenpotentieller“ PW erschweren bzw. verhindern.
- Antrag BR:** (20.01.10) Ablehnung der so genannten Offroader-Initiative (**Entwurf 1** – Bundesbeschluss über die Volksinitiative). Als indirekten Gegenvorschlag legt der Bundesrat eine Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vor (**Entwurf 2** – Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen [CO<sub>2</sub>-Gesetz]).  
Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neu immatrikulierter PW sollen bis 2015 auf 130 g/km gesenkt werden (analog EU). Dieses Ziel soll mittels Sanktion bei Überschreitung der Zielvorgabe erreicht werden. Die Importeure können Emissionsgemeinschaften bilden und die Zielvorgaben gemeinsam erreichen. Die weiteren Ziele der Initiative (Verkehrssicherheit und Ausstoss von Partikeln) werden mittels bereits eingeleiteten Gesetzesrevisionen erreicht.
- Beschluss NR:** (30.09.10) Der Nationalrat fällt folgende Entscheide:  
**Entwurf 1** – Bundesbeschluss über die Volksinitiative „Für menschenfreundlichere Fahrzeuge“: Beschluss nach Entwurf des Bundesrats.  
**Entwurf 2** – Eintreten; Rückweisung an die Kommission mit dem Auftrag, den indirekten Gegenvorschlag so auszuarbeiten, dass er keinerlei Verbote für Neuwagen enthält, aber analog zum EU-Mechanismus die Neuwagenemissionen auf durchschnittlich 130g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2015 senkt (in Erfüllung der Motion UREK-NR 07.3004).
- Antrag UREK-NR:** (13.10.10) Die Kommission heisst mit 14 zu acht Stimmen bei drei Enthaltungen den indirekten Gegenvorschlag (**Entwurf 2**) gut, der auf der ganzen Linie dem Entwurf des Bundesrats folgt.
- Beschluss NR:** (07.12.10) ausstehend
- Kommentar:** **strasseschweiz** lehnt die Offroader-Initiative (**Entwurf 1**) ab und empfiehlt, diese ohne indirekten Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen. Eventualiter wird bezogen auf den **Entwurf 2** vorgeschlagen, dass die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neu immatrikulierter PW **bis 2018** auf 130 g/km gesenkt werden sollen (Art. 11a). Damit soll den besonderen Bedingungen des schweizerischen Fahrzeugmarktes Rechnung getragen werden (grosse Nachfrage nach Fahrzeugen für bergige Topographie, geringer Dieselanteil).

**10.036****Bundesratsgeschäft      Pensionskasse SBB. Sanierung**

## Vorhaben:

Mittels einer Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) soll den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ein Beitrag in der Höhe von 1'148 Millionen zur Sanierung ihrer Pensionskasse geleistet werden. Mit diesem Beitrag übernimmt der Bund die Unterdeckung der Altersrentnerinnen und -rentner der Pensionskasse (PK) der SBB per Ende 2006 (Zeitpunkt der Umstellung vom Leistungs- auf das Beitragsprimat) sowie die Kosten für die Senkung des technischen Zinssatzes von vier auf 3,5 Prozent. Davon abgezogen werden die von der PK SBB erlittenen Verluste aus nicht finanzierten Leistungen (wie z.B. aus freiwilligen vorzeitigen Pensionierungen).

## Ziel:

Sanierung der PK SBB mit einer hohen Wahrscheinlichkeit bis zum Jahr 2019.

## Antrag BR:

(05.03.10) Der Bundesrat will die SBB einmalig mit einem Betrag von 1'148 Millionen Franken als Beitrag zur Sanierung ihrer PK refinanzieren – dies allerdings unter der Voraussetzung, dass die SBB als Arbeitgeber im Rahmen eines Sanierungskonzepts an ihre PK eine Sanierungseinlage in der Höhe von ebenfalls 1'148 Millionen Franken und zusätzlich namhafte Sanierungsbeiträge leisten.

## Antrag FK-SR:

(24.08.10) Mit zehn zu null Stimmen bei einer Enthaltung ist die Kommission auf die Vorlage eingetreten und unterstützt die vorgeschlagene Sanierungseinlage im Umfang von 1'148 Millionen Franken.

## Kommentar:

**strasseschweiz** spricht sich dagegen aus, dass der Bund die PK SBB erneut mit einem Beitrag in der Höhe von rund 1,15 Milliarden Franken rekapitalisiert, und fordert den vollständigen Verzicht auf eine neuerliche Ausfinanzierung durch den Bund.

**strasseschweiz** ist der Auffassung, dass der Bund und die Steuerzahler den gesetzlichen und finanziellen Verpflichtungen vollumfänglich nachgekommen sind und dass heute keine rechtlichen Verbindlichkeiten bestehen, wiederholt Beiträge an die PK SBB zu leisten.

Ausserdem sprechen auch wettbewerbsrechtliche Gründe gegen erneute Bundessubventionen. Die SBB werden als Unternehmen insgesamt gegenüber ihrer Konkurrenz auf Schiene sowie Strasse besser gestellt und damit der Wettbewerb verzerrt. Damit verlässt der Bund den mit der Bahnreform eingeschlagenen Pfad der Tugend, wonach die am Bahnmarkt teilnehmenden Akteure gleich zu behandeln und mit gleich langen Spiessen auszustatten sind.

Aufgrund der europäischen Gesetzgebung sind die postulierten Subventionen nicht zulässig, da sie offenbar eine verbotene staatliche Beihilfe darstellen, die von ausländischen Güterbahnen vor europäischen Gerichten beanstandet werden kann.

Fazit: Sowohl aus wettbewerbs- als auch aus verkehrspolitischen Überlegungen ist die Sanierung der PK SBB mittels zusätzlicher Bundesgelder abzulehnen.

**10.061 Bundesratsgeschäft****Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2011-2012**

- Vorhaben:** Die Vorlage legt die Ziele für die Entwicklung der vom Bund finanzierten bzw. mitfinanzierten Eisenbahninfrastruktur der SBB und der Privatbahnen fest und stellt die dafür benötigten Finanzmittel für die Jahre 2011 und 2012 bereit.
- Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten aus Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und zur Finanzierung der Investitionen werden für die Jahre 2011-2012 insgesamt 4'542 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Davon entfallen 3'322 Millionen Franken auf die SBB-Infrastruktur und 1'220 Millionen Franken auf die Infrastruktur der Privatbahnen.
- Der Mehrbedarf (SBB-Infrastruktur: 332 Mio. Franken; Privatbahninfrastruktur: 87 Mio. Franken) soll durch den Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Höhe von durchschnittlich 210 Millionen Franken in den Jahren 2011 und 2012 kompensiert werden. Diese Mittel werden ordentlicherweise für ungedeckte Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt.
- Ziel:** Genehmigung der in einer Leistungsvereinbarung (LV) für die Jahre 2011-2012 festgelegten Ziele für die SBB und Bewilligung der für die Zielerreichung 2011-2012 erforderlichen Finanzmittel (Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur, Verpflichtungskredit für die Privatbahninfrastruktur).
- Beschluss SR:** (28.09.10) Der Ständerat hat folgende Entscheide getroffen:
- Entwurf 1** – Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Beschluss nach Entwurf des Bundesrats.
  - Entwurf 2** – Bundesbeschluss über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen(SBB) für die Jahre 2011-2012: Beschluss nach Entwurf des Bundesrats.
  - Entwurf 3** – Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur 2011-2012: Beschluss nach Entwurf des Bundesrats.
  - Entwurf 4** – Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Infrastruktur der Schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2011-2012: Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrats (Erhöhung des Kredits um 59 Millionen Franken).
- Antrag KVF-NR:** (26.10.10) Die Kommission spricht sich auch bei den SBB für einen höheren Kreditrahmen aus: Betreffend die Finanzierung der Infrastruktur in den Jahren 2011-2012 soll der Bund für die SBB insgesamt 3'462 Millionen Franken (Erhöhung des Kredits um 140 Millionen Franken) und für die Privatbahnen 1'279 Millionen Franken bereitstellen. Die Umwidmung der LSVA-Gelder zur Finanzierung der Mehrausgaben müsse eine Ausnahme bleiben.
- Kommentar:** **strasseschweiz** kann sich mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden erklären, spricht sich aber dagegen aus, dass der Mehrbedarf via LSVA-Erträge, die statt in den FinöV-Fonds in den allgemeinen Bundeshaushalt fliessen, kompensiert werden. Die Vorlage ist entsprechend zu korrigieren.

**10.3342 Po. Bieri****Grundlagen der Preisdifferenzierung im öffentlichen Verkehr**

- Antrag:** Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Kosten- und Nutzen-Transparenz im Preissystem des öffentlichen Verkehrs (Personenverkehr) verbessert werden kann. Dabei ist insbesondere die Einführung eines eTicketing-Systems zu untersuchen.
- Ziel:** Schaffung der Nutzen- und Kostentransparenz im öffentlichen Verkehr im Hinblick auf die Einführung eines eTicketing-Systems, namentlich zum Verständnis und zur Begründung der Distanzzuschläge auf gewissen Streckenabschnitten, zur Preisdifferenzierung bezüglich Nachfrage, Qualität, Zeitpunkt der Reise oder Konkurrenz des Angebots oder zur Kenntnisvermittlung über das Nutzungsverhalten von Kundinnen und Kunden (wie z.B. der rund 400'000 GA-Besitzer), usw.
- Kommentar:** Im öffentlichen Verkehr gilt das Prinzip der Entgeltlichkeit der Verkehrsleistungen. Danach ist für die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels ein Preis zu bezahlen. Dies geschieht traditionellerweise mit dem Billet, das vor Antritt der Fahrt bezahlt und für eine bestimmte Strecke oder für eine bestimmte Zeitdauer „gelöst“ wird.
- Im Idealfall bemisst sich die Abgeltung für die Benützung des öffentlichen Verkehrsmittels nicht allein aufgrund der zurückzulegenden Wegstrecke, sondern generell aufgrund der verursachten Kosten im Einzelfall. Diese Kosten im Einzelfall sind bekanntlich unterschiedlich nach Tageszeit, Wegstrecke oder Wagenmaterial usw.
- Im öffentlichen Verkehrswesen dürften die Grundlagen zur Bemessung der abzugeltenden Wegekosten mit relativ hoher Genauigkeit zu ermitteln sein. Wie weit dies der Fall ist und ob damit eine Grundlage zur Einführung eines verursachergerechten eTicketing-Systems vorhanden ist, muss im Hinblick auf die Einführung von Mobility Pricing vertieft untersucht werden. **strasseschweiz** empfiehlt in diesem Sinne die Überweisung des Postulats Bieri.

**10.3881 Mo. Ständerat (KVF-SR) Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche**

- Antrag:** Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche vorzulegen.
- Der Bundesrat hat in diesem Rahmen Massnahmen vorzuschlagen, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden kann und wie Anreize für Innovationen geschaffen werden können. Dabei ist den besonderen Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs in der Fläche Rechnung zu tragen.
- Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament eine Vorlage mit den dafür notwendigen Anpassungen der geltenden Rechtsgrundlagen für den Schienengüterverkehr, allenfalls verbunden mit einer Kreditvorlage.
- Ziel:** Ganzheitliche und gezielte Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Zusammenfügen der verschiedenen heute bestehenden Fördermöglichkeiten im Rahmen einer Gesamtkonzeption. Gegebenfalls notwendige Rechtsanpassungen.
- Kommentar:** **strasseschweiz** empfiehlt die Ablehnung der Motion KVF-SR zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Öffentlicher bzw. kollektiver Verkehr ist dort sinnvoll, wo viele Personen oder Güter gleichzeitig auf der gleichen Verkehrstrecke transportiert werden müssen. Dies ist namentlich bei der flächenmässigen Güterverkehrsversorgung im Allgemeinen nicht der Fall. Wo eine punktuelle Verkehrsversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll ist, entscheidet in der Regel der Markt. Eine marktwirtschaftliche Lösung setzt für alle Marktteilnehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen voraus. Markteingriffe des Staates sind hier nicht gefragt. Es besteht denn auch – dies im Gegensatz zum alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze – kein Verfassungsauftrag zur Verlagerung des Güterverkehrs in der Fläche von der Strasse auf die Schiene.