

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates in der 47. Legislaturperiode, 2003 - 2007

Inhaltsübersicht

- 1 Auftrag
- 2 Behandelte Geschäfte in der 47. Legislaturperiode 2003 - 2007
- 3 Zusammensetzung der Kommission, Subkommissionen
- 4 Zeitaufwand der Kommission
- 5 Bemerkungen zu den Kommissionsarbeiten
- 6 Ausblick: wichtige Themen in der 1. Hälfte der 48. Legislaturperiode 2007 - 2011 im Zuständigkeitsbereich der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (soweit zurzeit voraussehbar)

1 Auftrag

Gemäss Artikel 44, Absatz 1 des Parlamentsgesetzes haben die Legislativkommissionen folgenden Auftrag:

- a. Sie beraten die ihnen zugewiesenen Geschäfte zuhanden ihres Rates vor.
- b. Sie beraten und entscheiden über die ihnen vom Gesetz zur abschliessenden Beratung zugewiesenen Geschäfte.
- c. Sie verfolgen die gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen in ihren Zuständigkeitsbereichen.
- d. Sie arbeiten Vorschläge in ihren Zuständigkeitsbereichen aus.
- e. Sie unterbreiten der Konferenz der Präsiden der Aufsichtskommissionen und -delegationen Anträge oder dem Bundesrat Aufträge für Wirksamkeitsüberprüfungen und wirken bei der Schwerpunktsetzung mit.
- f. Sie berücksichtigen die Resultate von Wirksamkeitsüberprüfungen.

Durch Bürobeschluss vom 8.11.1991 und späteren Änderungen wurden der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen folgende Sachbereiche zugewiesen:

- Verkehrspolitik
- Post und Fernmeldewesen
- Medien

2 Behandelte Geschäfte in der der 47. Legislaturperiode 2003 - 2007

21 Statistischer Überblick

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat insgesamt 159 Geschäfte vorberaten. Diese Geschäfte teilen sich in folgende Kategorien auf:

	Geschäftstyp	Anzahl	Verhältniszahlen
a.	Volksinitiativen	1	
b.	Erlassentwürfe des Bundesrates	26	
c.	Berichte des Bundesrates	1	
d.	Mitbericht zu Erlassentwürfe des Bundesrates oder parlamentarischer Kommissionen	1	
e.	Vorprüfungen von parlamentarischen Initiativen	2	(1 keine Folge geben, 1 zurückgezogen)
e ^{bis}	Stellungnahme zur positiven Vorprüfung der Schwesterkommission	1	(Zustimmung)
f.	Vorprüfungen von Standesinitiativen	5	(2 Keine Folge geben, 3 zurückgezogen)
g.	Ausarbeitung einer Vorlage (pa. Iv. / Kt. Iv. 2. Phase, Komm. Iv.)	2	(2 Abschreibungen)
h.	Vorlagen des anderen Rates (von einer Kommission des anderen Rates ausgearbeitete pa. Iv.)	3	(2 Annahmen, 1 Ablehnung)
i.	Kommissions-Vorstösse	10	(3 Mo, 4 Po, 3 Ip)
j.	Motionen des anderen Rates	18	(12 Annahmen, 1 Annahme einer Abänderung, 5 Ablehnungen)
k.	Petitionen	10	(1 Abschreibungen, 9 Kenntnisnahmen)
l.	Interne Geschäfte	79	
	Total	159	

22 Vorlagen des Bundesrates

Die wichtigsten Vorlagen des Bundesrates:

- 03.026 n Postdienste für alle. Volksinitiative
- 02.093 n Radio- und Fernsehgesetz (RTVG). Totalrevision
- 03.057 s Luftfahrtgesetz. Änderung
- 03.073 n Fernmeldegesetz. Änderung
- 04.035 n Europäisches Eisenbahn-Hochleistungsnetz. Anschluss der Ost- und Westschweiz

04.056 s	Finanzierung der FinöV-Projekte. Änderung
04.076 s	Grundversorgung in der Infrastruktur (Service public)
04.085 s	Seilbahnen zur Personenbeförderung. Bundesgesetz
05.011 n	Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik
05.015 ns	Bericht über die Verkehrsverlagerung
05.028 n	Bahnreform 2 und Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien
zu 05.028 n	Zusatzbericht zur Bahnreform 2: Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr
05.086s	Infrastrukturfonds (Agglomerationsverkehr und Nationalstrassennetz)
06.025ns	Swisscom AG. Abgabe der Bundesbeteiligungen
06.026s	Schweizerische Eidgenossenschaft und AG SBB. Zahlungsrahmen für 2007-2010
06.027s	Investitionsbeiträge an Privatbahnen. Rahmenkredit für 2007-2010
07.047s	Güterverkehrsvorlage
07.059 s	Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge

23 Ausarbeitung einer Vorlage

Die wichtigsten Gesetzes- oder Beschlusssentwürfe (in Umsetzung einer pa. Iv. / Kt. Iv. oder Komm. Iv.), welche die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ihrem Rat vorgelegt hat:

- Die KVF-S hat in dieser Legislatur ihrem Rat keine eigenen Erlassentwürfe unterbreitet. Im Bereich Strassenverkehr, insbesondere betreffend Verwendung der Mineralölsteuer für Infrastrukturprojekte und Förderung des Agglomerationsverkehrs hätte die Kommission mittels der pa. Iv. Hofmann 01.464 „Fonds für den Strassenverkehr“ tätig werden können. Die Kommission hat es jedoch vorgezogen auf die bundesrätliche Vorlage „Infrastrukturfonds“ (05.086) zu warten, die in dieser Legislatur abgeschlossen werden konnte. In der Folge wurden die pa.Iv. 01.464 als erfüllt abgeschrieben.
- Auch die pa.Iv. 00.462 „Revision des RTVG“ von Ständerat Carlo Schmid wurde materiell im Rahmen eines grösseren Gesetzgebungsprojektes - der Revision des Radio- und Fernsehgesetzes (02.093) - behandelt und anschliessend abgeschrieben.

24 Übrige Aktivitäten

Ausserhalb der von den Ratsbüros zugewiesenen Geschäfte behandelte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im Sinne von Art. 44 Abs. 1 Bst. c und d (siehe oben) verschiedene aktuelle Probleme aus ihrem Zuständigkeitsbereich. In dieser Legislatur waren es 79 interne Geschäfte. Dabei führte die Kommission zu den meisten Bundesratsgeschäften Vorinformationen durch. Nachstehend seien einige Geschäfte exemplarisch aufgelistet:

- Aussprachen mit den zuständigen Departementsvorstehern über Probleme bei der Grenzabfertigung von Lastwagen, Probleme mit der Umsetzung der Flugbeschränkung auf dem Flughafen Zürich; Flugsicherheit allgemein und nach dem Bericht zum Flugunfall Bassersdorf;
- Regelmässige Information über Bau- und Planungsstand der NEAT, durch die Vertreter in der NAD, das Departement und die Erstellerfirmen;

- Konsultationen zu den strategischen Zielen, welche der Bundesrat für Post, SBB, Swisscom und Skyguide erlässt, und zum Leistungsauftrag an das BAKOM (2006-2008) und zu ersten Leistungsaufträgen des ASTRA (2007-2010) und BAZL (2008-2011);
- Kenntnisnahme von den Tätigkeitsberichten Postregulation 2004/5/6 und vom externen Evaluationsbericht zum Schweizer Postmarkt 2004;
- Gesamtschau Finöv und zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) und Angebotskonzept Fernverkehr;
- Konsultation der Entwürfe für neue Radio- und Fernseh- sowie Fernmeldeverordnungen;
- Verkehr und Verkehrsfinanzierung im Rahmen der Aufgabenüberprüfung des Bundes;
- Kosten und Nutzen des Landverkehrs. Studie des ARE und BFS vom 27.11.06;
- Änderung Chauffeurverordnung;
- Erhöhung der LSVA;
- Bahnlandschaft Schweiz. Strategie und Umsetzung;
- Rheinschiffahrt. Umweltfreundlicher und kostengünstiger Transport von Massengütern und Containern;
- Geplante Verordnungsänderungen im Rahmen des Inkrafttretens des Infrastrukturfondsgesetzes bzw. des NFA und Konzeptentwurf Agglomerationsprogramm;
- Leistungsauftrag BAZL;
- Betrieb der NEAT Lötschberglinie. Übersicht über die Aufgaben, Sicht der BLS, Finanzierung aus der Sicht des Bundes. Besichtigung des Basistunnels;
- OECD Studie „Infrastructure to 2030 vom 21.05.07;
- Gütertransport in Röhren. Postlogistics;
- PPP Infrastrukturfonds;
- Sponsoring Praxis Post.

3 Zusammensetzung der Kommission, Subkommissionen

31 Präsidium

- Präsident Wintersession 2003 - Wintersession 2005: Rolf Escher
- Vizepräsident Wintersession 2003 - Wintersession 2005: Thomas Pfisterer
- Präsident Wintersession 2005 – Wintersession 2007: Thomas Pfisterer
- Vizepräsident Wintersession 2005 – Wintersession 2007: This Jenny

32 Mitglieder der Kommission

Zusammensetzung der Kommission ab Wintersession 2003: Bieri Peter, Brändli Christoffel, Büttiker Rolf, Escher Rolf, Fünfschilling Hans, Gentil Pierre-Alain, Hess Hans, Hofmann Hans, Jenny This, Leuenberger Ernst, Lombardi Filippo, Slongo Marianne

33 Subkommissionen

Die Kommission unterhält zurzeit keine Subkommission.

34 Sekretariat

Zuständig für die KVF des Nationalrates und des Ständerates

- Bachmann Edith, Kommissionssekretärin, 80% (davon 60% für die KVF)
- Senn Stefan, stv. Kommissionssekretär, 80% (davon 60% für die KVF)
- Honegger Edith, wiss. Mitarbeiterin, 30%
- Thür Carmen, admin. Sekretärin, 90%

4 Zeitaufwand der Kommission

41 Kommission

Die insgesamt 32 Sitzungen (ohne Sitzungen während der Sessionen) haben 49 *Sitzungstage* beansprucht. Diese Sitzungen dauerten insgesamt 273 Stunden (knapp 5.75 Stunden pro Sitzungstag).

5 Bemerkungen zu den Kommissionsarbeiten

51 Prüfung von Bundesratsvorlagen

Die Kommission beschäftigte sich intensiv mit dem umfangreichen Geschäft zur Änderung des **Fernmeldegesetzes** (03.073). Das Kernstück des bundesrätlichen Entwurfes betraf die Liberalisierung der letzten Meile. Die Komplexität der technischen Materie brachte ein grosses Bedürfnis an Dokumentation und Information mit sich. Das BAKOM unterstützte die Kommission unter anderem mit zahlreichen umfassenden Berichten. Die Kommission verlangte auch verschiedene Male schriftliche und mündliche Stellungnahmen der betroffenen Fernmeldedienstanbieterinnen. Art und Umfang der Liberalisierung im Fernmeldebereich waren bis zur Einigungskonferenz im März 2006 zwischen den Räten umstritten. Der Kompromiss wurde darin gefunden, dass der Bitstromzugang auf dem Kupferkabel für 4 Jahre freigegeben wird. Neben diesem umstrittenen Teil der Revision wurden mit dem revidierten Gesetz verschiedene Bestimmungen im Bereich des Konsumentenschutzes verbessert.

Neben dem Fernmeldegesetz beanspruchte auch die Totalrevision des **Bundesgesetzes über Radio- und Fernsehen** (02.093) die Kommission während rund zwei Jahren. Dieses Gesetz wurde von den Räten in der Schlussabstimmung im März 2006 angenommen. Mit dem neuen Erlass wurden Werbeverbote für Tabak, Politik, Religion, Medikamente und medizinische Dienstleistungen eingeführt. Private Lokalradios und Regional-TV-Stationen dürfen für Wein, Bier und Most werben. Die privaten Radio- und Fernsehstationen erhalten 4 Prozent der Einnahmen aus den Radio- und Fernsehgebühren und gewährleisten dafür einen gewissen Service public in ihrer Region. Als Massnahme gegen die Medienkonzentration wurde vorgesehen, dass ein Medienveranstalter maximal zwei Fernsehkonzessionen und zwei Radio-Konzessionen erwerben kann.

Am 5. April 2006 verabschiedete der Bundesrat zuhanden des Parlamentes eine Vorlage zur **Abgabe der Bundesbeteiligung am Unternehmen Swisscom AG** (06.025). Der Bundesrat argumentierte, dieser Schritt sei nötig, weil sich der

Telekommunikationsmarkt ausserordentlich dynamisch entwickle, was für den Bund ein finanzielles Risiko bedeute. Hinzu komme, dass die Swisscom nur im Ausland expandieren könne, was wiederum für den Bund als Mehrheitsaktionär gefährlich sein könne. Das Geschäft wurde im beschleunigten Verfahren beraten, jedoch beschlossen beide Räte, auf die Vorlage nicht einzutreten. Begründet wurde dieser Schritt damit, dass kein neuer Eigner genannt werden könne und somit die Swisscom ausländischen Investoren unkontrolliert in die Hände fallen könnte. Weiter gab es sicherheitspolitische Bedenken, weil die Swisscom sicherheitsrelevante Netze betreibt und schliesslich würden dem Bund die erheblichen Einnahmen aus den Gewinnen der Gesellschaft entgehen.

Aus dem 1998 beschlossenen **Fonds für Eisenbahngrossprojekte** (FinöV) werden die wichtigen Schienenprojekte finanziert: die NEAT, Bahn 2000, die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse und Lärmsanierungen. Finanziert wird der Fonds aus ebenfalls vier Quellen: zwei Drittel der LSVA-Einnahmen, einen Anteil an den zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen, ein Promille der Mehrwertsteuereinnahmen und aus Rückzahlungen von Krediten, welche der Bund den künftigen NEAT-Betreibergesellschaften gewährt. Um den anfangs grossen Geldbedarf auszugleichen, kann der Bund den Fonds mit maximal 4.2 Milliarden Fr. bevorschussen. Mit der Vorlage 04.056 „Finanzierung der FinöV-Projekte. Änderung“ wurde diese Finanzierung geändert: Die Kredittilgung durch die Bahnen erwies sich als unrealistisch und die bereits gewährten Darlehen wurden in A-fonds-perdu-Beiträge umgewandelt. Als Folge musste die Bevorschussungslimite auf 8.1 Milliarden Franken – bzw. in Folge der HGV-Beschlüsse auf 8.6 Mrd. – erhöht werden.

Die Anbindung der West- und der Ostschweiz an die **europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindungen** ist eines der vier FinöV-Projekte. Mit seiner Botschaft 04.035 beantragte der Bundesrat dem Parlament die ursprünglich vorgesehenen 1.2 Milliarden Franken namentlich aus finanziellen und Effizienzgründen zu etappieren und in einer ersten Phase nur 665 Mio. freizugeben. Im Bemühen eine regional ausgewogene Lösung zu finden, entschied sich die Bundesversammlung im Frühjahr 2005 aber für ein Gesamtpaket von 1.09 Milliarden Franken.

In der Herbstsession 2006 haben die beiden Räte den **Infrastrukturfonds (Agglomerationsverkehr und Nationalstrassennetz)** ([05.086](#)) verabschiedet. Ausgangspunkt war der Gegenentwurf zur Avanti-Initiative, der unter anderem wegen der zweiten Gotthard-Röhre vom Volk abgelehnt wurde. Der Infrastrukturfonds ist eine zielgerichtete Vorlage zur Bewältigung der anstehenden Verkehrsprobleme. Er führt zu einer Verstetigung von Planung und Finanzierung und sichert die langfristig erforderlichen Mittel. Das Konzept umfasst die Anliegen der (grossen, mittleren und kleinen) Städte und Agglomerationen, aber auch diejenigen der Berg- und Randregionen. Der Infrastrukturfonds orientiert sich weitgehend an den Vorschlägen des Bundesrates und ist folgendermassen ausgestaltet: Er wird aus einer Ersteinlage und jährlich zweckgebundenen Erträgen gespeist. Er ist auf 20 Jahre beschränkt und insgesamt stehen 20.8 Milliarden Franken zur Verfügung: 8.5 Mia. Fr. für die rasche Fertigstellung des

Nationalstrassennetzes bis 2015, 5.5 Mia. Fr. zur Beseitigung von dringenden und dauerhaften Engpässen beim Nationalstrassennetz, 6 Mia. Fr. für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr (auf der Basis der NFA-Verfassungsgrundlage) und 800 Mio. Fr. für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen. Die Umsetzung erfolgt in verschiedenen Phasen und Programmen. Das Inkrafttreten ist für den 1. Januar 2008 geplant.

Zum dritten Mal seit der Bahnreform aus dem Jahre 1999 hat die Kommission eine **Leistungsvereinbarung für die SBB** (06.026) vorbereitet. Mittels Bundesbeschluss werden der SBB AG für die Jahre 2007-2010 Finanzmittel von 5880 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Davon werden ca. 1790 Millionen Franken für die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten und ca. 4090 Millionen Franken für Investitionen, vor allem in die Substanzerhaltung, benötigt. Für Erweiterungsinvestitionen stehen insgesamt rund 390 Millionen Franken zur Verfügung. Die finanziellen Leistungen werden mit generellen Zielen für die Unternehmung sowie Zielen für das Infrastrukturangebot verbunden. Das bestellte Leistungsangebot im Bereich Infrastruktur wird gegenüber den bisherigen Vereinbarungen genauer definiert. Schliesslich werden die Abläufe des Controllings der Zielerreichung genauer beschrieben.

Der Bundesrat verfasste im Auftrag der KVF-N einen **Bericht über die Grundversorgung in der Infrastruktur** (04.076). Die KVF-S zeigte sich sehr zufrieden mit der umfangreichen Gesamtschau über die Servis public-Bereiche und ihre Regulierungen. Der Strategie des Bundesrates, welche weiterhin eine getrennte Regulierung für die einzelnen Infrastruktursektoren vorsieht, konnte die Kommission aber nicht zustimmen. Eine parlamentarische Initiative von Ständerat Maissen (03.465) zum selben Thema wurde in der Kommission sistiert. Hingegen haben beide Räte die auf dem Bericht und der Initiative basierende Kommissionsmotion (05.3232) angenommen. Der Vorstoss fordert einen allgemeinen Verfassungsartikel über die Grundversorgung. Dieser soll den kürzlich eingefügten Artikel 43a um eine oder mehrere Normen ergänzen. Der Verfassungsartikel soll offen ausgestaltet werden. Auf eine abschliessende Aufzählung der betroffenen Sachbereiche ist zu verzichten. Er soll - ähnlich wie Artikel 73 BV das Prinzip der Nachhaltigkeit festhält - die Prinzipien der Grundversorgung auf Verfassungsebene verankern.

Der Bundesrat hat in zwei weiteren Bereichen umfangreiche **Berichte** vorgelegt: Zur **Luftfahrtpolitik** (05.011) und zur **Verkehrsverlagerung** (05.015). Dies geschah teilweise in Erfüllung von gesetzlichen Aufträgen oder von überwiesenen Vorstössen. Beide Berichte waren umfangreich und detailliert und wurden entsprechend in den Kommissionen und teilweise auch in den Räten intensiv behandelt. Teilweise wurde als Manko empfunden, dass den Berichten keine Erlassentwürfe beigelegt waren.

Seilbahngesetz (04.085): Des Weiteren behandelte die Kommission das Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung. Dabei folgte sie weitgehend dem Entwurf des Bundesrates, welcher in erster Linie eine Vereinfachung der Verfahren zum Bau und Betrieb von Seilbahnen herbeiführen

wollte. Betreffend Sicherheit fügten die Räte eine Bestimmung ein, wonach die Seilbahnbetreiber für die angemessene Ausbildung des sicherheitsrelevanten Personals verantwortlich sind. Die Vorlage wurde in der Schlussabstimmung der Sommersession 2006 von beiden Räten einstimmig angenommen.

Des Weiteren verabschiedete die Kommission mehrere **internationale und bilaterale Abkommen**. Darunter eines betreffend den Beitritt der Schweiz zur Europäischen Agentur für Flugsicherheit sowie der Vertrag mit Italien zur Verlängerung der Simplonkonzession und Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola.

Die **Güterverkehrsvorlage** (07.047) des Bundesrates soll das befristete Verkehrsverlagerungsgesetz ablösen. Am Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten wird festgehalten. Neu soll es nach Meinung des Bundesrates spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, d.h. voraussichtlich 2019, erreicht werden. Als Zwischenziel soll die Zahl der Lastwagenfahrten zwischen Nord und Süd im Jahr 2011 unter 1 Million fallen. Zentrales neues Verlagerungsinstrument ist eine Alpentransitbörse. Mit ihr wird für jede Alpenquerung eines schweren Güterfahrzeugs auf einer Transitstrasse ein Durchfahrtsrecht benötigt. Die Anzahl dieser Rechte für einen bestimmten Zeitraum ist limitiert. Das Gelingen der Einführung der Börse ist von Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft und den anderen Alpenländern abhängig. Bis zur Einführung der Börse soll der Schienengüterverkehr weiterhin finanziell gefördert werden. Dafür sollen in den Jahren 2011 bis 2018 1,6 Milliarden Franken eingesetzt werden. Das geltende Eisenbahnhaftpflichtgesetz von 1905 wird aufgehoben und durch Haftungsbestimmungen im Eisenbahngesetz ersetzt. Die Haftung für Eisenbahnen wird hinsichtlich der Genugtuung und der Sachschäden verschärft.

Der Ständerat weitete in der Herbstsession 2007 den Geltungsbereich des Gesetzes auch auf die Schifffahrt aus. Daraus entstehen jedoch keine finanziellen Ansprüche. Bei der Alpentransitbörse lehnte es der Ständerat ab, die Gesetzesgrundlage für den Abschluss von Übereinkommen bereits zu schaffen. Stattdessen soll der Bundesrat Verhandlungen mit dem Ausland aufnehmen und für die Umsetzung dem Parlament eine Gesetzesvorlage unterbreiten. Im Einklang mit dem Bundesrat beantragt der Ständerat einen Zahlungsrahmen von 1,6 Milliarden Franken, um Abgeltungen für den Betrieb des kombinierten Verkehrs in den Jahren 2011 bis 2018 im alpenquerenden Schienengüterverkehr zu fördern. Ausserdem sieht der Rat für die Jahre 2011 bis 2015 insgesamt 100 Millionen für Abgeltungen an den kombinierten Binnen-Güterverkehr vor. Weitere 30 Millionen hat er für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien gesprochen. Modernisiert und angepasst sollen auch die Haftungsbestimmungen werden; so sollen unter anderem die Eisenbahnunternehmen stärker in die Verantwortung genommen werden. Dieser (vierte) Teil der Vorlage wird voraussichtlich in der Wintersession 2007 vom Ständerat behandelt werden.

52 Vorprüfung von parlamentarischen Initiativen / Standesinitiativen

Die Kommission zählt zurzeit eine sistierte parlamentarische Initiative. Es ist die Initiative Maissen (03.465), die eine Verfassungsbestimmung über die Grundversorgung verlangt. Der Auftrag dazu wurde mit einer Motion (05.3232 vgl. Punkt 51) an den Bundesrat erteilt. Die Initiative droht jahrelang hängig zu bleiben, da die Schaffung einer entsprechenden Verfassungsbestimmung arbeits- und zeitaufwändig, sowie politisch umstritten sein dürfte.

Auch bei der Vorprüfung der Initiative von Ständerat Bieri „Verkehrspolitik für Strasse und Schiene“ (04.403) hat die Kommission davon profitiert, dass das „neue“ Parlamentsgesetz für die Vorprüfung keine Frist mehr setzt, und hat die Vorprüfung so lange sistiert, bis der bundesrätliche Gesetzgebungsvorschlag zum gleichen Thema (Infrastrukturfonds 05.086) fertig beraten war; der pa. Iv. Bieri hat die Kommission dann keine Folge gegeben, weil sie ja bereits materiell erfüllt war.

Selbst bei der Vorprüfung von Standesinitiativen hat die KVF den Weg der „Sistierung“ beschritten: Bei zwei zur Vorprüfung anstehenden Standesinitiativen, die in Zusammenhang mit dem Infrastrukturfonds (05.086) standen und eng mit der bundesrätlichen Vorlage verknüpft waren, hat die Kommission nach der Anhörung der Standesvertreter keinen formellen Entscheid gefällt. Dieser Nichtentscheid hat ermöglicht, dass die Kantone, nachdem ihre Anliegen in der Sache erfüllt waren, die Initiativen zurückziehen und so einen negativen Vorprüfungsentscheid vermeiden konnten.

53 Ausarbeitung von Gesetzes- und Beschlussentwürfen ("2. Phase" von parlamentarischen und kantonalen Initiativen / Kommissionsinitiative)

In der 47. Legislatur waren nur zwei parlamentarische Initiativen in der 2. Phase hängig (00.462 und 01.464). Die Kommission beantragte beide Initiativen als erfüllt abzuschreiben (vgl. Kapitel 23).

54 "Regelmässige Verfolgung der gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen" (ParlG Art. 44 Abs. 1 Bst. c)

Siehe Punkt 24.

55 Koordination mit anderen Kommissionen

Insbesondere mit Bezug zu Bau und Planung der NEAT fand auf Sekretariatsstufe eine gute Koordination zwischen der KVF, der NAD, der FK und der GPK statt.

56 Mitwirkung des Parlamentes in der Aussenpolitik

Die Kommission hat verschiedene internationale Staatsverträge im Verkehrsbereich vorberaten und verabschiedet.

6 Ausblick: wichtige Themen in der 48. Legislaturperiode 2007 - 2011 im Zuständigkeitsbereich der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (soweit zurzeit voraussehbar)

Die **Gesamtschau Finöv** über die noch mit Finöv zu finanzierenden Eisenbahn-Infrastrukturprojekte ist am 17. Oktober 07 vom Bundesrat zuhanden des Parlamentes verabschiedet worden. Mit dieser Vorlage sollen die Fertigstellung der NEAT-Bauten und die künftige Weiterentwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes (Personenfern- und Güterverkehr) sichergestellt werden. Aus der zurückgewiesenen Bahnreform 2 werden weitere Gesetzespakete folgen. So wird als nächstes eine Vorlage über die **Interoperabilität der Eisenbahnen** folgen.

Im Luftverkehr stehen die Massnahmen zur Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes an, die zusammen mit der Erfüllung weiterer Vorstösse eine **Totalrevision des Luftfahrtrechtes** nach sich ziehen werden.

Eine **Totalrevision** ist ebenfalls für die **Post und den Postmarkt** vorgesehen.